

都 市 交 通 委 員 会 記 録

- | | |
|------------|----------------------------|
| 1. 会議の日時 | 令和7年6月2日（月）午前10時0分～午後2時11分 |
| 2. 会議の場所 | 第2委員会室 |
| 3. 会議の議事 | 下記のとおり |
| 4. 出席委員の氏名 | 下記のとおり |

協議事項

（交通局）

- | | |
|------------|-----------------------------|
| 1. 陳情第129号 | 神戸市バス37系統減便・復活等に関する陳情 |
| 2. 報 告 | 令和8年度国家予算に対する提案・要望について（関係分） |
- （建築住宅局）
- | | |
|-----------|---|
| 1. 第47号議案 | 押部谷住宅6・7・16号棟エレベーター設置他工事請負契約締結の件 |
| 2. 報 告 | 令和8年度国家予算に対する提案・要望について（関係分） |
| 3. 報 告 | 「神戸市マンション管理の適正化の推進に関する条例（案）」に係る意見募集について |

（都市局）

- | | |
|-----------|------------------------------------|
| 1. 第45号議案 | J R三ノ宮新駅ビル南デッキ（建築等）の整備に関する基本協定締結の件 |
| 2. 第46号議案 | 税関線横断デッキの整備に関する基本協定締結の件 |
| 3. 報 告 | 令和8年度国家予算に対する提案・要望について（関係分） |
| 4. 報 告 | 工事請負契約の締結について（関係分） |
| 5. 報 告 | レバンテ垂水2番館駐車場（垂水区役所地下）駐車場料金について |

出席委員（欠は欠席委員）

委員長	大 野 陽 平			
副委員長	赤田 かつのり			
委 員	村 上 立 真	山本 のりかず	黒 田 武 志	か じ 幸 夫
	細 谷 典 功	山下 てんせい	徳 山 敏 子	坊 やすなが

議 事

（午前10時0分開会）

○委員長（大野陽平） おはようございます。ただいまから都市交通委員会を開会いたします。

本日は、5月30日の本会議で本委員会に付託をされました議案の審査及び報告の聴取のため、お集まりいただいた次第であります。

最初に、本日の協議事項については、追加協議事項を委員の皆様にお配りいたしておりますので、念のため申し上げます。

次に、令和8年度国家予算に対する提案・要望につきましては、去る5月26日の常任委員長会議において当局から報告を受けました。このうち、本委員会所管分については、この後、関係局から報告を聴取いたしますので、内容の説明は省略させていただきます。

次に、写真撮影についてお諮りをいたします。

自由民主党さん、日本維新の会さん、公明党さん、日本共産党さん及びこうべ未来さんから、本委員会の模様を写真撮影したい旨の申出がありますので許可いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長（大野陽平） 御異議がありませんので、許可することに決定いたしました。

次に、陳情者から口頭陳述の申出がありましたので、陳情第129号について、交通局審査の冒頭に口頭陳述を聴取したいと存じますが、御異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長（大野陽平） それでは、さよう決定をいたしました。

それでは、これより順次、各局の審査を行います。

（交通局）

○委員長（大野陽平） これより、交通局関係の審査を行います。

最初に、口頭陳述の聴取に入りますが、この際、陳述人に申し上げます。

陳述の際は、最初にお住まいの区と氏名をおっしゃっていただき、内容を御要約の上、5分以内に陳情を終えるよう、よろしくお願いいたします。

それでは、陳情第129号について、口頭陳述を聴取いたします。

陳述人の坂田さん、発言席へどうぞ。

それでは、5分以内でお願いいたします。

○陳情者 東灘区の坂田邦子と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

4月1日から37系統のバスの運行が大変減便されました。直前に時刻表の張り替えに来られるまで知りませんでした。4月24日出前トークで交通局から3名の方が来られて、減便に至った訳をお話ししてくださいました。一番大きな訳は、赤字だからということですが、それにしても大なたを振るったようなバスの減便となっています。

私は、この37系統の沿線の深江地域に住まいしており、年齢は84歳になります。以前は最寄りの駅まで歩いておりましたが、この年になると歩くことができなくなりました。御近所の方たちも高齢化して、愛用の自転車を手放したという人も少なくありません。そうなりますと、バスだけが唯一無二の足となっています。通院やお買物、お稽古、ボランティアなどの用事があ

り、バスで出かけることが日々の暮らしの中で根づいています。

バスは、座席は14席あります。3月までのこれまでのバスの中であれば、乗っているのはほとんど高齢者です。時間帯によっては満員で立っている人も多くいました。高齢者がより困っている人に席を譲る。ありがたい声が狭い車内に広がる。和気あいあいとして、高齢化社会の縮図のようなバスでしたが、この雰囲気は4月からの減便で変わってしまっています。バスの中では、バスが減って困っているのよ、甲南山手行きが使い勝手が悪くなって不便なのよね、などと暗い話題ばかりになってしまいました。減便のために諦めなければならないことも増えてきました。通院を減らせば、病気が重くなったときの医療費が心配です。外出を減らして家に籠もることが増えると、会話も減り、物忘れが多くなる心配があります。減便によるデメリットは計り知れません。

減便後、JR甲南山手駅行きは、午前中は2便となり、午後は夕方1便のみ、1日3便のみになってしまいました。甲南山手駅前の病院に通っている人は、行きはよいよいですが、帰りのバスはないということになってしまいました。歩いて帰れるぐらいだったら病気でないのかもしれないと思ったりもしています。大切なバスです。これから暑い日も寒い日もあり、途方に暮れています。甲南山手行きを復活してください。

阪急御影行きは、午前中は3便のみです。おまけに9時台がありません。満員が多いのは9時台だったのです。阪急御影行きを9時台も含めて復活してください。

そして、37系統Aというのができて、住吉駅南側のバス停までとなってしまったため、一旦そこで降りて、37Bという住吉駅北側のバス停で乗り継いで、阪急御影方面へ行くということになってしまったのですが、その乗り継ぎの待ち時間が30分ほどあります。これから暑い日・寒い日、屋根もなくベンチもない住吉駅北側のバス停で待つのは酷というものです。3月まででもこのバス停には、向かいの某美容院が自前の椅子を4脚並べて、バスを待つ人に提供してくださっていました。せめてAからBに乗り継ぐ待ち時間を御検討お願いしたいと思います。

なお、これまでどおり、住吉駅南側バス停から住吉駅北バス停へ運行をつなげていただければ本当にありがたいと思います。

なお、一番いいのは、3月以前の運行に戻していただくことが願いです。高齢者の多い、それも独り暮らしの多い陸の孤島のような地域です。バスだけが頼りです。高齢者になっても安心して安全で幸せに暮らしていけるようなバスの運行を心からお願いをいたします。ありがとうございました。

○委員長（大野陽平） 口頭陳述は終わりました。

どうもお疲れさまでございました。

それでは、陳情1件及び報告事項1件について一括して当局の説明及び報告を求めます。

城南局長。

○城南交通局長 おはようございます。交通局でございます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

○委員長（大野陽平） 着席のままで結構です。

○城南交通局長 ありがとうございます。

冒頭に、市民の足といたしまして、安全・安心に基づきまして、最優先して公営交通事業として営むべき我々交通局におきまして、市バス運転士による不適切な行動並びに地下鉄運転士の資質の管理におきまして不備があったという2例の事案を発生させてしまいました。市民の皆様、

そして、お客様に多大な御迷惑と御心配をおかけいたしましたことを、心よりおわび申し上げます。二度とこのような事案を発生させないため、再発防止策をしっかりとやるとともに、信用回復に真摯に取り組んでまいりたいと思っております。改めまして、二度とこのような事案を発生させないために深くおわび申し上げます。誠に申し訳ございませんでした。

具体的な内容につきましては、失礼して、着座にて御説明させていただきます。

1 件目の事案は、本年3月に、2系統阪急六甲行きバスの営業運行の際、地下鉄三宮駅前バス停で乗降取扱い中、前方にあるバス停の一部にかかって停車していた車両を認め、当該車両を運転席からスマートフォンで撮影した上、直接注意するため、お客様が乗車されている場所から降車、相手方車両を殴打し、右側後部の窓ガラスの一部を破損させたものです。このような行為は、市バス運転士としての自覚が欠如しており、交通局の信用を失墜させる行為であるため、減給の懲戒処分を行ったところです。

2 件目の事案は、鉄道の運行に必要な資質管理のために実施している身体検査において、令和6年度以降の受診状況を確認したところ、運転士や助役など計25名の視機能検査の実施漏れが判明したものです。また、改めて視機能等の検査結果について調査したところ、両眼1.0以上かつ片眼0.7以上の視力基準を満たしていない運転士などが5名いることが判明いたしました。本件事案発覚後、直ちに監督機関である近畿運輸局に報告するとともに、当該職員を運転業務から外し、基準を満たしていることが確認できた者から、順次、運転業務に復帰させております。

二度とこのような事案を発生させることがないように、再発防止を徹底し、信頼回復に全力を挙げて取り組んでまいります。

引き続きまして、交通局関係、陳情1件及び報告1件につきまして御説明申し上げます。

まず、陳情第129号神戸市バス37系統減便・復活等に関する陳情につきまして、御説明申し上げます。

1 ページの陳情文書表には、陳情趣旨などを記載しております。

2 ページには、陳情書を添付しております。

3 ページを御覧ください。

陳情に対する神戸市の考え方について御説明申し上げます。

市バス事業は、新型コロナ禍以降の利用者の減少、原油高騰のコスト高、運転士不足などにより、令和5年度決算では、企業債残高93億円、資金不足比率は19.4%と、危機的な経営状況に陥っています。

このような状況下において、最寄りの鉄道駅までの移動手段の持続可能性を確保していくため、本年4月に東灘・灘エリアを中心とした路線の見直しを行いました。

①住吉駅行きの午前9時台の運行復活及び②甲南山手行きの運行復活についてでございますが、路線全体の持続可能性を最優先に、限られた経営資源を需要の多い時間帯、区間に重点配分することから、37系統沿線からは、阪神深江駅などを經由して、JR住吉駅への移動を基本とし、JR甲南山手駅には、需要に応じ、朝・夕便を維持することとしました。これにより、深江南町エリアの9時台については、JR甲南山手駅への移動手段を確保しております。

③37系統Bへの乗り継ぎ時間の短縮及び37系統Aで住吉駅北停留所まで行けるようにすることについてでございますが、エリア全体の運行効率の最適化として、37系統が長大路線であることや、深江方面から阪急御影駅方面への直通利用が僅かであったことから、利用動向の結節点であるJR住吉駅前で分割し、35系統と一体的な運用をすることで効率化を図りました。そして、一

部の便を除き、37 A系統は35系統へ、37 B系統は37 A系統へ、それぞれ連続運行しております。なお、乗り継ぎを伴う御利用については、その状況を引き続き注視してまいります。また、37 A系統のバス停を、これまでの国道2号線の南側から北側へ変更し、道路を渡ることなく、商業施設のエスカレーター等を利用して、J R住吉駅や駅の北側へスムーズに移動できるよう、利便性向上を図りました。

最後に、⑤37系統の運行を4月以前の運行に復活することにつきましては、厳しい経営環境の下、経営課題の解決に継続的に取り組む中で、今後も最寄りの鉄道駅などまでの移動手段の持続可能性を確保していくために、今回の見直しは妥当であったと考えております。

今後も、引き続き2タッチデータなどに基づき、利用状況を注視し、需要に応じた見直しを図っていくことで、収支改善とともに、公共交通の維持、移動手段の確保に努めてまいります。

以上、陳情1件につきまして御説明申し上げます。

続きまして、報告、令和8年度国家予算に対する提案・要望のうち、交通局関係分につきまして御説明申し上げます。

14ページを御覧ください。

6)脱炭素化事業に対する財政支援の継続において、脱炭素化推進事業債について、令和8年度以降も延長することを求めています。

以上、令和8年度国家予算に対する提案要望のうち、交通局関係分につきまして御説明申し上げます。何とぞよろしく御審議のほどお願い申し上げます。

○委員長（大野陽平） 当局の説明は終わりました。

これより質疑を行います。

それでは、陳情第129号神戸市バス37系統減便・復活等に関する陳情について御質疑はございませんか。

○副委員長（赤田かつのり） おはようございます。それでは、質問させていただきますが、まず、一般論なんですけれども、障害や高齢、そしてまた、子供を乗せてベビーカーを押す人など、そういった移動が困難な人がいますが、そういった市民に、安全かつ便利に移動できるための環境整備や支援というものについて、大事なことだと考えますけれども、交通局の見解を求めます。

○児玉交通局副局長 まさに今、副委員長の御指摘というのは、いわゆる交通弱者というふうに呼ばれるようなケースもあろうかと思えますけれども、我々の事業でいいますと、地下鉄・バスを御利用いただいて円滑に移動していただくというのは、あらゆる方にとって重要なことだというふうに考えてございます。

○副委員長（赤田かつのり） それでは、ちょっと角度を変えてお聞きしたいのは、安全かつ便利に移動できるための環境整備について、市民が安全かつ便利に移動できるための環境整備や支援を求める権利は大事なことと考えるんですけれども、それについても見解を求めます。

○児玉交通局副局長 まさにそういう観点でのお考えというのは、都市生活の上では重要だというふうに思いますし、一方で我々は交通事業、これは現に事業として行っております。需要に合わせて供給をしていく。全ての方に全ての交通需要に対して応じるということは、公共交通では一定難しい部分があるというふうには考えますけれども、極力多くの方に便利に御利用いただくというサービスを提供していくというのが使命だというふうに考えてございます。

○副委員長（赤田かつのり） 私、この移動権とか交通権というもの、これすごく大事なことだと思って、その大事さというのについての見解を求めました。同時に、できるだけ多くの市民の

願いに応えるということと言うと、そこでまたこの陳情、すごく大事だと思いますのでお聞きしたいと思いますが、この陳情の、先ほどの御答弁の中で厳しい経営環境のことについて述べられたんですけども、厳しい経営環境の中で、乗降客数だとか運賃収入だけでは確かに限界があります。そこで、やっぱり公営の企業だからこそ、市バスは一般会計からの繰入れを強く求めるべきだと思うんですけども、それについては非常に弱いと思うんです。これをしっかりやれば、こういう何ていうかな、ここでは37系統の事例が出てますけども、この厳しい経営環境の下での、こういった市民に我慢を強いるようなことはなくなる可能性が出てくると思うんです。それについていかがでしょうか。

○森川交通局副局長 我々公営交通でございますけども、やはり企業会計として一定の採算性を取りながら運行させていただく、そういう使命を担っているというふうに考えてございます。一般会計からの御支援も一部いただいておりますが、今は適切な数字をいただいているものと理解してございます。

○副委員長（赤田かつのり） 乗る人がだんだん減ってしまえば、ますます厳しくなる悪循環になると思うんです。そこで、この37系統をAとBというふうに切断されましたけども、これちょっとイメージなんですけども、それぞれ、37系統のA・Bを分割して、それで、35系統との連続運行がされるというふうになりましたが、これまではそれぞれの系統、1台ずつバスを運行していたと思うんですが、これを一気に2つの系統を運行するというところでカバーしたということでしょうか。

○児玉交通局副局長 今、御紹介いただいたとおりでございます、35系統というものと37系統、これはいずれもJR住吉駅前を需要のメインとして運行しておるというところでございます。これまでは、2つの系統がそれぞれに別系統で運行しておりましたけれども、先ほど来申し上げておりますとおり、我々も極力利便性を確保する中で、より能率的な、効率的な経営をしていかなければいけないということで、この住吉駅前という片方の需要先が重なるこの2つの系統をより効率的に運営をしたいという思いで、37系統と35系統、これを車両運用として一体化したという、そういう考え方でございます。

○副委員長（赤田かつのり） 効率性と言いますけども、結局は走らせるバスの台数を減らしたということなんでしょうか。

○児玉交通局副局長 35系統につきましても、運行本数の見直しというのを、これは需要に合わせてやってございます。結果的に、平日日中の、いわゆる出庫していく車両数というのは削減ができたという状況でございます。

○副委員長（赤田かつのり） 私が聞いているのは、非常に分かりにくくて、乗り間違えたとか、それから、運転士に分からないことを尋ねたけども、あまりにも複雑で理解ができなかったと。そんな苦情も聞いてるんです。

それで、こういうAとBに分けられたことによっていろんな弊害があると思うことで私なりにちょっと気がついたことでお尋ねしたいと思いますが、この住吉の駅前のバス停からバス停への移動、つまりAとB間に、そこには国道2号線がありますが、横断歩道を通らなきゃいけません。交通量の問題もあります。信号待ちもしなきゃいけません、そういったところに障害や高齢の方だとか、ベビーカーを押す人とかも、これは移動しなければ――従来だったら1本で行けたところが、AからB、そういうふうに移らなければいけないということになるんですけども、そういうことについての安全性という点については、全くこれは不十分ではないかと思うんです。

が、その見解をお伺いします。

- 児玉交通局副局長** 37A系統というのは、住吉駅から東側を運行してございまして、37Bは、住吉駅から西側のルートを実行してございます。この2つのルートをまたいで御利用いただくという、そういう御利用そのものは、私どもの説明の文書にも書かせていただいたとおり、そう大きい需要ではないということではございました。

この37A系統につきまして、これまでは、住吉駅から北のほうへ向かうという運行が必要でしたので、JR住吉駅前の西行きの停留所にバスをつけるということをやってございました。ここでお降りいただいて、住吉駅へ行つていただこうということになりますと、まさに今、副委員長が御指摘いただきましたとおり、住吉駅へは、歩道橋もしくは横断歩道を渡つていかなければならないということではございます。

これを37A系統に今回変更いたしましたして、住吉駅前の東行きの停留所にバスをつけるということにいたしました。このバス停からお降りいただきますと、すぐ前の商業施設のエスカレーター・エレベーターをお使いいただいて、住吉駅へ直接入つていただけるということができるだろうと、こういうことを考えたところでございます。

今、御指摘をいただきました、乗換えが安全にできるかどうか、これは当然ながら、我々も計画の段階では、仮に道路を渡つて乗換えをしていただくということでありまして、この2号線につきましては、いわゆる国道2号線として横断歩道が完備されているということから、バリアフリールートとしてはできているのではないかと。先ほど申し上げましたとおり、住吉駅の東向きの停留所からJR住吉駅へは、エレベーターのルートも確保されているということは確認をしております。

- 副委員長（赤田かつのり）** とてもそんなことないと思うんです。私も垂水にいまして、歩行が困難な人から、いつも歩く不安、乗るときの不安のことをよく聞くんですけども、あの横断歩道は結構、東灘のよく車が通るところで、そこを移動するのは不安があるんじゃないか。それからまた、歩く時間帯も、私も計ってみましたけど、スムーズに行けても3分以上かかるころというイメージあるんですけども、そう思うんです。さらに、商業施設を通過と言いますけども、そこもエスカレーターありますけど、買物をされる人がいろいろ行き交う、電車を急ぐ人もいるでしょう。また、エスカレーターもちょっと狭いエスカレーターだと思ったんですけども、そういうところを利用してくださいという、こういうことで賄えるというのは大きな間違いだというふうに思います。まず1つ、それね。

それから、この陳情にありますように、9時台の復活という点で言えば、例えば、阪急の御影駅行きも非常に大事だというふうな話もありました。様々な問題で、利用される方というのは、結構9時台というのはすごく大事だということも伺っておりますが、全くそれ需要に合ったことになってないんじゃないかというふうに思うんです。

それで質問なんですけども、深江南町エリアの9時台については、阪神深江・JR住吉へ直接向かう便はないが、JR甲南山手への移動手段は確保しているという答弁がありましたけれども、要するに、この深江南町のエリアの人たちが住吉へ行くんだったら、バスのダイヤが変わって、JRを使つてくださいと、そういうことですか。

- 児玉交通局副局長** 深江南町のエリアからの移動ということでございますけれども、現状、例えば、深江南町という停留所で申し上げますと、8時34分にJR住吉駅方面へ参る便がございます。その後、8時56分に甲南山手行き。続きまして、9時43分に甲南山手行き。10時12分に住吉駅行

きと、このようなダイヤになってございます。この9時台の運行というのは9時43分の甲南山手行きでございますので、これはもう住吉のほうへ行っていただくということであれば、JR甲南山手駅からJRを御利用いただくというのが時間的には非常に有利なんではないかというふうに考えてございます。

○副委員長（赤田かつのり） 例えば、通院で行かれた方は、行きはバスを利用できたと。ところが、帰りといっても、通院だって病院で待ち時間の問題とか診察の時間があって、当然午前中に帰りたいと思います。そのときにバスがないと、こういう状況ですよ。私、この資料にもあります、37系統1本のときからA・Bに分割されて、深江南町2丁目停留所のJR甲南山手行きの時刻表を拝見して思ったんですけども、再編前というのは、朝8時から19時までの間に、土・日・祝日もそうですけども、合計14本あったものが、これが37系統Aになってからは3本しかない。朝8時台と9時台それぞれ1本ずつと、その次が17時46分、それまでしかないということなんです。

事前にこの資料を頂いたもんですから、私も垂水の知人何人かに見せました。びっくりしますよ、これ。何これって。一見、人が住んでないように見えるんです。違うでしょう。私も現地行きましたけど、閑静な住宅街であり、御高齢の方も結構歩いておられたなというふうに思ったんです。まちが成熟している。そういう中で、先ほど陳情者も言われたように、従来だったらバスに乗られて、そこでの、バス車中でのコミュニケーションもあったという話もありましたけども、それだけ重要な移動手段であるなというふうなことも感じられます。本当にこれひどいと思うんです。

それで、甲南山手駅前のバス停の時刻表、37系Aは、朝7時40分・8時台・9時台なしと。3本目が18時4分になっていて、相当の本数を減らしてることも私は現地で確認しています。同じことですよね。

陳情は、深江の御自宅から甲南山手の病院へ通院する住民にとっては、朝の時間帯に乗車できても、診察が終わって帰る際のバスがないんだと。夕方まで待たなければ、バスに乗って帰宅することができないということで、そういう状況というものは、これは想定して時刻表を組んだんですか。

○児玉交通局副局長 私どもは、2タッチデータということで、お客様の実際の御利用状況というのを日々つぶさに観察をすることができるという仕組みを持っております。これでもってこの37系統についても、これまでの御利用状況というのを確認させていただいたというところでございます。

甲南山手への御利用というのは、朝のこの2便と午後の1便、ここには少し固まった御利用がございましたけれども、あとは数名程度、1名から4名ぐらいのお客様に御利用いただいているという状況が各日続いてございました。その中で、この深江南町エリアから最寄り駅までの交通手段をしっかり確保していこうと。これは突然路線廃止というようなことは、絶対に避けなければいけないというふうに思っておりますし、これは市内あらゆるエリアでそうだろうというふうに考えてございます。その中で、それぞれの地域から最寄りの鉄道駅まで御移動いただけるということを確保させていただいたということでございます。甲南山手に目的地があるんだと。そこを往復するんだというお客様に対しては本当に申し訳ないというふうに思うところはございます。今の御指摘を伺って申し訳ないなというふうに思うところはございます。ただ、このお帰りにつきましても、今申し上げましたとおり、大変お手数ではございますけれども、最寄りで乗り換え

ていただくということであるならば、住吉のほうへ出ていただいて、37系統を御利用いただくというような手段が考えられるのではないかというふうに思っています。これまでの御利用状況を見た上で判断をさせていただいたということでございます。

○副委員長（赤田かつのり） 帰りのバスがない場合ですけど、甲南山手から住吉までＪＲで移れると。それから、どこで降りられるかによると思うんですけども、例えば、住吉から六甲ライナーに乗り換えると、六甲ライナーで魚崎で降りられて、それから、阪神の魚崎駅まで、これは駅がつながってますから、そこで降りられて、そして深江に、こういう流れになると思うんですけども、その道中だけでも歩く負担があると思うんですよ。私が印象に残ってるのは、例えば、六甲ライナーを利用される場合だったら、六甲ライナーで魚崎から阪神魚崎までの間の、緩やかな坂になってるイメージがあるんですけども、あれも歩かなきゃいけない。いうことで、結構時間も、例えば、甲南山手と深江南町２丁目だったら、ナビで計算してみたら、10分以内で着くところが、回るとなると、多分これは１時間以上かかると思うんですよ。それは物すごく負担になると思うんです。

それから、運賃どうですか。運賃は。これは鉄道を利用されるんでしょう。今までだったら一値上げされたのも不当なんですけども、230円の往復だったところが、これが帰りは電車賃がかかるわけです。敬老パスが利用できるのは六甲ライナーだけですよね、これ。ということは、その分だけ負担も増えるわけですし、時間の問題もあります。ですから、そうなると、仕方なしにタクシーを利用するということになってくるわけであって、この御時世で、特に年金生活をされてる方や障害をお持ちの方など、経済的にもしんどい方々にとっては、これはちょっとあまりにも大きな負担になると思うんですけども、そういった観点が全然ないんじゃないですか。

○児玉交通局副局長 御指摘いただいたとおり、ＪＲに乗っていただくということは、ＪＲの運賃を御負担いただくということになるということでございますし、先ほど来申し上げておりましたとおり、我々はそれぞれのエリアから最寄りの鉄道駅へのアクセスを今後もしっかり確保し続けるという観点で、このままではこの37系統というのは長く続けられないと。そんな中でこの深江南町の足をしっかり守り続けるという観点で、今、甲南山手への直通便というのは１日３便にさせていただきましたけれども、深江南町から阪神深江、あるいはＪＲ住吉までの便というのは、これまでと同水準の便を確保させていただいている。時刻表も資料でお配りしておりますけれども、この２つの時刻表を両方見ていただきますと、おおむね１時間に１本から、朝の時間帯ですと２本程度の便を、これからも確保し続けていきたいというふうに考えてございます。

○副委員長（赤田かつのり） あまりにも極端に改編し過ぎですよ、これ。全くこれは住民にとって寝耳に水なんだなということは、口頭陳述について感じるものがありました。本当にこういうやり方は不当だと思うんです。

乗り継ぎのことについてお聞きしますけども、乗り継ぐときに、バスを待ってもなかなか来ないと。これから暑くなりますけど、暑い日、それからもちろん寒い日もそうですけども、高齢者にとっては大変酷ですという話もありましたが、例えば、深江南町２丁目からＪＲ住吉駅前まで大体20分かかるんです。時刻表によると、例えば、８時37分発で住吉駅に到達するのが８時57分到達というこういうケースがあると思います。そこから、37系統のＢで、阪急御影行きは最短でも、一番早い便というか、それでも10時12分ですから１時間以上待つということになるわけです。また、こういうケースもある。12時58分発で13時18分に住吉駅に到着するという、同じケース、深江南から住吉まで20分間。37系統Ｂの阪急御影行きは、一番早い便でも、到着してから14

時12分まで待たなきゃいけない、1時間以上待ちになるわけですよ。こうなると、乗り継ぎ割引さえも使えないということになりませんか。乗り継ぎ割引制度というのは、導入目的にも趣旨にも、これは反すると思うんですけども、その辺についていかがでしょうか。

○**児玉交通局副局长** 今、御紹介いただきましたダイヤはそのとおりでございます。

深江南町エリアから、先ほど申し上げましたとおり、我々もデータを見ながら検討してまいったわけでございますけれども、この深江南町の皆様方が、阪急御影、あるいはその周辺でございすけれども、いわゆる37系統Bが運行しているエリアへの御利用というのは、全体の4.4%というふうに資料にも記載をしております。113名のお客様が1日御利用がございました。このうちの5名の方が行っていたというところでございます。この5名のお客様には、今御指摘いただいたようなご不便をおかけするということは本当に心苦しいというふうに思っておりますけれども、阪急御影につきましては、住吉駅から別の39系統というものの運行もございすので、個別にお問い合わせいただいた際には、この乗り継ぎについても御案内をさせていただいているということでございます。大変恐縮ながら、113名の御利用の中で5名の方には御不便をおかけしているというのは本当に申し訳ないというふうに思っておりますし、今、副委員長から御指摘いただきましたとおり、ダイヤによっては乗り継ぎ割引の適用にならないという便もあるということは承知をしております。ほかの系統の御利用も含めて、お問い合わせいただいた際にはしっかり御案内をして、なるべくベストに近いルートを御提示していきたいというふうに思っております。

○**副委員長（赤田かつのり）** 申し訳ないという、5人だけという固定的に言うべきでないと思うんですよ。便利になればもっと利用するんですから。

それから、すぐにほかの系統の話されるんですけども、ほかの系統の路線というのは、もちろん止まる駅も止まるバス停も違うわけだから、そこはやっぱり公営バスに乗る人の移動する権利というか、選ぶ権利、これを阻害するものになると思います。

それで、私、先ほどお聞きしたのは、乗り継ぎ割引制度の導入目的というのは、これは公共交通の利用促進とサービス向上、これがあります。それから、私たちがいくとこれはあんまり好きな考え方とは違うんですけども、受け入れない考え方なんですけど、不採算路線の見直し運行の効率化と言うとんですよ。その導入の目的、趣旨からしても、このように乗り継ぎ割引制度が使えないと。つまり、今では30分以内になってますから、降車から乗車まで30分以内でなければ使えないということに昨年10月からなりましたんで、このことで、なおのことを、何ていうかな、使えない状況をつくってしまったというのは、これは何の責任も感じないんですか。

○**児玉交通局副局长** 乗り継ぎ割引の導入趣旨というのは今御紹介いただいたとおりでございます。まさに不採算な長大路線というものを分割するといったようなときに乗り継ぎをお願いするというようなことも、この乗り継ぎ割引の制度趣旨にはございます。一方で、全ての移動、全ての目的地への御移動に全部が対応できるかと、この神戸市域全てが対応できるかというのは非常に難しいというふうに考えてございます。

この乗り継ぎ割引が一部効かないということにつきまして、実際の御利用状況、これは乗り継ぎの状況も含めてですけれども、私どものほうに御意見をお寄せいただく、あるいはお問い合わせいただく、こういうことをしっかり押さえていただいて、この4月に始めておおむね2か月たったところでございます。しっかり観察をさせていただいて、必要なところについては、可能な限り手当をするということも含めて考えたいというふうに思っております。

○副委員長（赤田かつのり） これはもう矛盾があちこち吹き出してるというふう思うんです。一番いいのは、これは37系統を分割じゃなくて、分断じゃなくて、元の線にしたら済むことやと思うんです。利便性を人数で——あなた方から見れば人数が少ないというふうに見るかもしれない。だけど、その人たちにとっては、全く本当に欠かせないものを、それを非常に我慢を強いるということは、これは公営の事業がすることじゃないと思うんです。これは市民の移動権を、これを阻害するものというふうに思えて仕方ありません。このようなやり方を、これは必ず見直しをするように強く求めておきたいと思います。

以上です。

○委員長（大野陽平） では次に、報告事項、令和8年度国家予算に対する提案・要望のうち、交通局関係分について御質疑はございませんか。

○委員（細谷典功） よろしくお願ひします。この国家予算要望なんですけれども、脱炭素化事業に対する財政支援の継続ということで、これに関連してお伺ひいたしたいと思います。

改正省エネ法によりますと、バス事業者は、2030年度までに保有台数の5%を非化石エネルギー車両に更新するというふうに目標が示されております。この非化石エネルギー車両というのは、水素バス、それから、電気自動車ですかね、燃料電池、プラグインハイブリッド、また、バイオ燃料車というところなんですけれども、この改正省エネ法の目標達成に向けて、水素バスの追加導入というところも検討されているんじゃないかなというふうに思っております。

一方、さきの予算特別委員会で、追加の導入もさることながら、現状の7系統で運用されてます水素バスにつきましては、普通のディーゼルバスに対しまして、半分ぐらいの1日当たりの運行距離ということで、一層活用していただきたいという質疑をさせていただきました。そのときは、水素ステーションの関係とか、水素バスの特性とかもあるんですけれども、営業中に何か補給をするということも考えられたそうで、2割程度運行を延ばすという答弁をいただいておりますけれども、さらに今後、追加導入もするということですので、通常のディーゼルバス以上に運用する必要があるかなというふうに思っております。その後、検討いただいておりますけれども、その状況をお伺ひしたいのと、またあわせまして、先ほどの改正省エネ法、これに対応するために、この車両の目標、こういったところに対してどういうふうに達成しようとしているのか、お伺ひしたいと思います。

○児玉交通局副局長 ありがとうございます。今、委員から御紹介いただきました水素バスでございますけれども、予算特別委員会のときにも答弁をさせていただいたところでございます。少し御紹介いただきましたけれども、現状の水素バスというのは、車両性能、坂道が連続するところではなかなか使い難いというのは、これは化学反応によって電気を取り出すというような特性があるということでございます。また、水素ステーション、これは営業所の外にございますので、ここへ補給しに行かなければいけない。その営業時間が限られているといったようなところもございます。現状、そこを考慮して配置をしているということでございますけれども、この水素バス導入によって環境負荷が軽減されるというのも、これはもうそのとおりでございます。そういう意味でもしっかり活用すべしという、今は応援をいただいたというふうに理解をしております。

この運用拡大に向けて検討を重ねてきてございます。今、委員から御紹介いただきました7系統に加えまして、ほかの系統でもどのぐらい運用ができるんだろうということも検証を重ねまして、この7系統以外に、極力、水素バスの運用の範囲が広い営業所に水素バスを移籍させようと

いうふうに考えてございます。このために、今、これは整備等々の問題もございまして、最終調整を行っているところでございますけれども、この夏頃には通常のディーゼル車両と同等程度の稼働をさせようということで、こういった運用を予定してございます。

一方で、改正省エネ法での非化石エネルギー車両を５％置きましょうという目標でございましてけれども、この趣旨というのは我々も当然しっかり認識をしてございます。ただ、先ほど申し上げておりました性能の面でありますとか、あるいは車両寸法というのが通常のディーゼルバスよりも大きくございます。この制約で乗り入れられないターミナルがあるといったようなこと。さらには、先ほど申し上げましたとおり、水素ステーションがあるんですけども、営業時間は日中に限られておる。バスの営業所のように深夜入庫してきて補給するということが難しいといったようなこともございまして、本格導入に向けては、まだ課題も山積をしておるところでございまして。

私どもの自動車事業会計は、今、危機的な状況にあるということは、先ほど来申し上げておるところでございましてけれども、非化石エネルギーの車両の投資については、車両技術そのものも進展をしているというふうにも把握をしてございます。この周辺の事業者の動向も見ながら、慎重に検討していかなければならない重要なテーマかなというふうに考えておるところでございまして。

○委員（細谷典功） ありがとうございます。現行の水素バスにつきましても、運用変更でディーゼル車両同等以上ということで運用を検討いただいているということで、引き続きよろしくお願いいたします。また、非化石エネルギー車両の導入の目標についても、本当に公営交通としまして厳しい目標だと思います。台数を計算したら20数台導入するということ。今、水素バス１台ですけれども、追加で導入してもまだまだいろんな方法が必要だと思いますけれども、引き続き公営交通としまして、脱炭素の取組の推進をお願いいたします。

以上です。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

○副委員長（赤田かつのり） １点だけの要望になってるんですけども、私は、社会問題になっている運転士不足問題について、国に対して財政支援をもっと要望を上げるべきだというふうに思ったんですけど、それについて見解をお願いいたします。

○森川交通局副局長 運転士につきましては、公営・民間含めまして、かなり厳しい状況になっているというのが今の現状かというふうに思っております。政府のほうにおきましても、そういった認識は常に持っていていただいているところでございます。

バス・地下鉄含めまして公営事業９者で、いわゆる９都市で連携して要望させていただいてるものにつきましては、そういった要望もさせていただいておりますので、個別の神戸市という要望ではなくて、鉄道・バス運営事業者が連携をして要望していくほうが適切かというふうに思ひまして、そういう要望をさせていただいているところでございます。

○副委員長（赤田かつのり） 交通局長、大都市の会議での一括の要望のことだと思うんですけども、そこでは具体的に、どういう角度から何を要望して、回答はどうやったのかということ。それから、今年はまた新たにどんな要望をしているのか、そこをお聞きしたいです。

○森川交通局副局長 すみません、ちょっと今正確なデータは持っておりませんが、来年度予算に向けまして要望させていただこうとしておりますのは、いわゆる２種免許、大型２種免許の取得等に係る費用につきまして支援をする仕組みをもっと拡充していただきたいというような要望を

させていただいてるところでございます。

○副委員長（赤田かつのり） 共同の要望、要するに、市バスであろうが民間バスであろうが運転士不足問題が深刻だという認識なんですけども、例えば、垂水区では、山陽バスと共用区になってるんですけども、そういったケースも含めて、これは国に対して要望しているという理解でいいんでしょうか。

○森川交通局副局長 先ほど申し上げましたのは、いわゆる公営交通として御要望させていただいておりますので、民間のバス事業者とかにつきましては、その対象には入っておりませんが、当然我々に制度が出来上がれば、民間のそういったバス事業者さんにも使っていただけるような制度として、我々としては構築をいただきたいというふうに願っているところでございます。

○副委員長（赤田かつのり） だから神戸市として国家予算要望に単独で出す場合だったら、そういった垂水のような共用区の場合も想定して要望を出すことできるのではないのでしょうか。

○森川交通局副局長 すみません、今、仮定のお話でなかなかお答えがすぐ思いつかないところでございますが、先ほど申し上げましたとおり、団体を通じてきちんと要望させていただきたいというふうに思っているところでございます。

○副委員長（赤田かつのり） それでは、市バスなんですけども、ちょっと資料を頂きましたが、運転士は、これは現在不足しているという認識なんでしょうか。例えば、令和7年4月時点での必要数190人に対して欠員が7名ということなんですけども、運転士不足は7名という、そういう理解でいいんでしょうか。

○森川交通局副局長 御指摘のとおり、今、190名はクリアしてる状況なんですけど、育休を取られてる方とか、体の調子が芳しくない方とかおられまして、結果として下回っているという状況になってございます。今の計算上は、この4月に採用したメンバーは入ってございませんで、そういったメンバーが実地に出て運転できるようになりますと、それはカバーされていくものというふうに考えているところでございます。

○副委員長（赤田かつのり） 要するに、この程度でいいということになってるわけですね。先ほどの陳情にも関連しますけど、答弁の中にありましたように、全体を見てバスを運営していくというならば、この程度の運転士の数でいいんかという問題があると思うんです。ですから、私も地元からいろいろ要望を出すことあるんですけども、運転士不足問題を言われることもありますけど、やっぱりマンパワーも、これは賃金の問題とか、それから運転士を確保する問題とかいろいろあると思いますけども、そういったものも含めて、やっぱり強く国への予算の要望や、もちろん神戸市としても独自に会計を持つなどして、公営事業として、本当に利用される、たとえ少数であっても利用されてる方、非常に貴重ですから、その要望に応えるような努力をしていただきたいというふうに思います。

以上です。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

では次に、この際、交通局の所管事項について御質疑はございませんか。

○委員（かじ幸夫） こうべ未来のかじ幸夫です。よろしく願います。大きく2点伺います。

1点目は、冒頭に局長から謝罪がありましたが、不祥事に関して、1つは市バスの運転士による運行中の不祥事ということで、詳細はおっしゃっていただいたので、あえて触れませんが、やはり営業運行中に運行中断をして、かつ、ここからです、キーを差して、エンジンをかけたまま車外へ出ていくというのは、これはちょっと驚きというかあり得ないと思ってますし、そ

の後の前方車——前方車のことについては最後少し要望で触れますが、それに対して危害、器物損壊を与えたというのもちよっとあり得ないことです。この間、市バスの事業に関しては、いろんな不祥事、過去にあったものも含めて徹底的に職員を指導・教育をしながら、市民・お客様の安全・安心な運行を守っていくと、こういう立場で頑張って努力されてきたというのは私も見てきてますし、そのような中で、こういう事案が起きたということは本当びっくりしてます。当然、その営業車に乗られていたお客様はびっくりされたでしょう。驚かれたでしょうし、不安を与えたということも想像できますし、常日頃、安全・安心、信頼と、こういったことをうたう市バス事業、これ市バスってやっぱり公営の事業者ですから、神戸市の看板を背負ってますから、そういった意味でも大きく市民に影響、不安を及ぼした。当然この運転士には猛省を促してほしいですし、きちっとした指導・教育を今後お願いしたいと、局としても受け止めてほしいと、そういったこと。

もう一方の、地下鉄の視力検査が抜けていたということ、これについて僕は、運転士の責というよりは、事務的な不作為であったり、そのチェック漏れというのがあるというふうに感じたので、ここについても、これは動力車操縦者免許ってすごい基準をクリアしないと国も認めてくれない重要な国家免許でありますし、その基準である視力について、抜け、漏れがあったということを実は本当によく感じていただきたいというふうに思ってるんです。

そういうあつてはならんこの2件なんですけど、もう少し具体的に今後の再発防止に向けて、これから局としてどういったことを取り組んでいくのか。局長は何度も二度とあつてはならないと、もっと言えば二度と起こさないとおっしゃいました。そのためにどうこれから取り組んでいくのかということのを少し教えていただきたいんですが、局長の思いも何かあればお願いしたいと思います。

○城南交通局長 本当はまずは、今回、非常に程度がよくない事案でございまして、お客様に、また御利用の方に、市民を含めまして御迷惑をおかけしたということを改めておわび申し上げたいと思っております。

市バスの事案でございすけども、これは今委員からもございましたように、営業運行中、このバスの担当運転士が——いわゆる決められたルールというのがあるんですけども、そのルールを逸脱いたしまして、前方の車両に損害を生じさせ、さらには市バスの運行、ここに影響を及ぼしたというものでございます。この行為は、もう本当に運転手としての自覚が欠如しておりますし、また、交通局の信用、これを大きく失墜させるものでございましたので、懲戒処分をしたところでございます。

この当該運転士につきましては、まずはコンプライアンスの研修、これを直ちに行うとともに、アンガーマネジメント研修等々を行いまして、本人の再発防止研修、これは実施しております。加えまして、本人に限らず水平展開していかなければならないと考えておりますので、委託先を含みます全ての営業所長等々を集めまして、こういったトラブルが生じたときに、どういう対応・対処しなければならないのかというような対処方法であったり、それから、アンガーマネジメントを、自身の怒りをコントロールするということがいかに重要なのかということについて、運転士等々に周知徹底するよう指示をしたところ、お願いをしたところでございます。

今後、各営業所におきましては、運転士1人1人に対しまして、点呼の機会であるとか、あと、研修等がございすので、その場を通じまして、この辺りの指導、教育を継続して実施してまいりたいと考えております。

続いて、地下鉄の事案でございます。国交省のほうから事務連絡を受けまして、ほかの事業者と同等に我々も、2024年度以降の運転士等々の身体検査などの受診状況を確認したところでございます。その結果、25名の視機能検査の実施漏れと、あと、5名の視力基準不適合が確認されまして、かつ、いずれも運転業務に従事していたということが判明しております。

先ほどかじ委員からもございましたけども、動力車操縦者運転免許というのは非常に重たいものでございます。この重たいものに対する資質の管理、これの重要性、これが管理職、それから運転手自身にも、その重要性が十分に認識できていなかったと、こう考えて、それが原因の1つであるというふうに考えておりまして、改めてその辺りの意識づけを図ってまいりたいと考えております。

そして、視機能検査の実施漏れでございますけども、これは個人ごとに必要な検査項目というのを指定する一覧表があるんですけども、これを作成する際に、いわゆる十分な確認がされていなくて漏れてしまったというのがこの原因でございまして、視機能検査等が適正に実施できるように、対象者の選定——この対象者の選定というのは何かといいますと、運転免許は持っておるんですけども、一旦、岬のほうで働いた、もしくは駅のほうで働いていたという、運転業務から離れた方々が異動によって運転業務に戻るときがございまして、免許は持ってます。当然身体検査も受けておるんですけども、運転士の場合は、両眼視力という別の、1つ上の検査も必要でして、異動者に対して検査漏れが発生したということがございますので、そういったことがないように、対象者の選定をしっかりとやっていくということ。それから、個人ごとの検査項目、これの確認について、関係部署間での役割、これが今まで曖昧でございました。どこがするのかというところが非常に曖昧でして、今回のような隘路に陥っておりますので、これを明確にいたしまして、かつ、ダブルチェックを行う仕組み、これを構築して防いでまいりたいと、こう考えております。

そして、視力基準の不適合もございました。これにつきましては、身体検査の結果が戻ってくるんですけども、その検査結果の確認が十分にできていなかった。スルーしておったということもございます。これにつきましても、しっかりと担当部署を定めまして、検査機関からの結果を踏まえまして、適合状況、これを確実に確認、管理する仕組み、これを構築してまいります。あわせまして、基準に満たない者がいた場合につきましては、運転業務につかせないという管理を徹底してまいりたいと思っております。

今後、本当に二度とこういう事案、発生させないように再発防止、これをしっかりと徹底しまして、信頼回復に全力を挙げてまいりたいと、こう考えております。

○委員（かじ幸夫） 今、再発防止に向けた取組、るる御説明、詳しく伺いました。鉄道のほうですけれども、一部、局長の答弁の中に、鉄道運転士本人の自覚、責というのを触れられました。私からは、これはやっぱり管理部門のチェック漏れだと捉えているので、やっぱり局の事務的な作業として再発防止に——その内容は言っていたので結構なんですけど——この視力の、何ていうのかな、正しさを、常に運転士はそこを意識するかというよりは、きっちりこれ管理部門でやってほしいなと思っておりますので、その認識をぜひよろしくお願いしたいと思っております。

市バスのほうは、何ですか、コンプライアンス研修とアンガーマネジメント研修もやっていたいてると。当然それで今、全ての委託先の民間バス事業者の皆さんも意識されてるんだと思うんですけど、これ局長よく考えてください。多くの運転士は、しっかり基本動作を守って運転されてるわけです。今回、全体に網を張ったというのはよく分かりますけど、やっぱり当該運転士

をどう指導していくのか。二度と起こさないような取組が個別にちゃんとできるのか。ここを問われると思いますし、これやり方を間違えると、真面目で一生懸命運転している乗務員がへこんでいきますよ、下手したら。そこは慎重に対応いただきたいなど。事例としてこういう事例がありました。絶対に職員、それから委託先事業者の運転士も、これはなってはならんと。これはいいんですけど、何か真面目にやってる人までが責を負っているようなのは、よく慎重に対応いただきたいなと思います。

この個別の運転士の件ですが、今回、処分で、減給、いわゆる平均賃金1日分の半額ということを出てました。いろいろ市民の方からよく指摘といいますか聞かれるのは、そんなもんなんということを聞かれるんです。具体的にはどんな実際に影響が出るのか、ちょっと教えていただきたいんですが。

○森川交通局副局長 すみません、まず1つには、減給という処分なんですけども、市長部局と異なりまして、我々、いわゆる労働基準法の適用を受けてございます。労働基準法のほうにおきまして、いわゆる減給という処分をする際におきましては、1回の額が平均賃金の1日分の半額を超えることはできないというふうに定められておりますので、いわゆる市長部局ですと、10分の1とか、もう少し違うパターンが出てくる場合があるかと思いますが、我々の場合は、法律に基づきこれ以上のことできないという形になってることはまず御理解をいただければありがたいというふうに思っております。

ただ、これで終わりということは当然ございませんでして、この分につきましては、ボーナスの査定のところには影響してきてございます。いわゆる勤勉手当の減額30%ということで、それなりの額がそこから減額される。さらには、当然ですけども、その後の査定昇給、当然1年間を見た上でやるわけですけども、そこにも影響してきますので、単年度ということではなくて、退職金を含めまして影響が出てきてますので、具体的な額というのはそれぞれ人によって異なりますのでなかなかここで申し上げにくいんですけども、それなりに重たい処分というふうに御理解をいただければというふうに思っております。

○委員（かじ幸夫） 分かりました。処分内容については受け止めておきます。何回も繰り返しますけど、やはりこの当該運転士のやったこと、これは本人にしっかりと猛省を促してほしいですし、今後、例えば、基本動作であったり、通常の業務の中で守るべきものをしっかりと教育・研修してほしいなど要望しておきます。

今回の事案で少し、最後これは要望にとどめますけど、事案として見ると、バス停の前方に車が止まっていた。タクシーと伺っていますが。いわゆるバス停付近での迷惑駐車と僕は捉えてますけど、もしくは、走行中に、特に出発時に割り込んでくるとか、そういう事故、トラブルというのは、これ実は今、神戸市内どころか全国でいろんな運転マナーとかルールという意味ですごく問題になってて、各バス事業者も、どうすればこれを防げるのかというのはすごく苦慮されているというふうに聞いてます。いわゆるバスの走行環境をどう守っていくのかということ。やっぱり一般車のマナーをどう啓発していくのか。こういったこともすごく問われているというのは聞きました。

5月15日だったと思いますが、垂水区内の民間バス事業者で、出発時に割り込んできた一般車の危険回避のためにブレーキを踏んだら、車内で10数名のお客様がけがをされたと、こういう事例があります。僕にしたらバスの運転士に責はないと思ってるんです。でも、車内ではけがが起きた。これは一般的にですけど、こういうマナー違反とか危険運転に対してであっても、運転士

が自分の意思でブレーキを踏んで車内で人がこけたら人身事故扱いなんです。皆さんも一般の免許を持って、人身事故になると免許停止ですか、反則金ですか、罰金ですか、いろいろありますけど、それがこのバスの営業中であっても運転士に課されるというところを、もう１度当局として感じ取ってほしいというのは常々思ってます。今回の件は運転士が悪いです。でも、通常こういうバス停近くに違法、迷惑に止めている車が多い、もしくは、走行中に危険な運転をするような一般車が多い。ここに対して、何か社会へ啓発をしていくような取組が求められるんじゃないかなというふうに思っていますので、これはもう市バスだけじゃなくて、委託先の民間事業者とも知恵を絞っていただいて、ぜひ走行環境の改善に向けた取組という意味で真面目で一生懸命やる運転士をぜひ守ってあげてほしいというふうに思いましたんで、今回の事例を受けて、もう１度当局の中でこういった走行環境に何か問題はないのか、運転士の声も聞いてあげてください。それでどんな改善ができるのか。それは交通局だけじゃなくて市内のバス路線全てに当たるという立ち位置でやってほしいなと思ってます。要望にとどめておきます。

大きな２つ目のもう１点ですけど、ちょっと話替わりますけど、市バスの営業所の管理の委託状況について、今、多くの営業所を、民間バス事業者の力をお借りして、市バスの路線を守っていただいている。全８営業所と１支所——垂水が支所になりましたから、８営業所１支所のうち多くが民間に委託しています。これ５年契約だと伺ってます。おおよそ令和９年度当初から今の期間が更新されて、また新たに委託を続けていただくと、そういうスケジュール感になってるのかなと思うんですけど、今、バス事業全般は、例えば、ネット情報、マスコミの情報、いろんな社会の状況の中で経営環境は厳しいです。これも交通局だけじゃなくて、民間の事業者も本当に財政的に厳しい中で運営されてます。運転士不足解消のための人件費の増加であったり、物価高騰とか、改善基準告示の遵守、これにかかる経費というのがどんどん増加しているというようなそんな状況だと伺ってます。もし、このまま業務量を継続して民間の事業者さんをお願いするとしたら、やっぱりこの高騰している人件費の部分とか物価高騰の部分というのは、当然上乗せされて委託費というのが確定されていくのかなと思って、実はこれが自動車事業会計に大きな、今後、影響が出てくるというふうに私も危惧してます。ただ、委託費の問題については、上がるコスト、今までどおりの算定基準で交通局は弾いて、これで受けてくださいではなくて、もしくは、必要な上振れする上昇部分を民間事業者で努力で吸収してくださいとか、そんなことはしないでください。でも、トレンドとしては、そういう必要な経費が増えてくるんだという立場で、今後、大きく新たな５年間の委託契約を結ぶ中で、どういうふうに交通局としたら、直営の部分をどれぐらいの事業規模にするのか、委託の事業量をどれぐらい見積もるのか、その委託費についてはどれぐらいこれが必要なのか、そういうこと、算定部分も含めて、適切な委託管理をしていただきたいなというふうに思ってるんです。令和９年度の問題ですから、令和９年度問題ぐらいで言ってもいいかもしれませんが、この新たに管理運営の委託を続けていくという前提で、どのように取り組もうとしているのか、少し教えていただけたらと思います。

○**児玉交通局副局長** ありがとうございます。まず、すみません、冒頭に今、要望としてかじ委員のほうから御指摘をいただいた、いわゆる安全運行に関すること。過去に委員から少し御指摘をいただいて、バス側で把握している情報をもっと社会に出すべきじゃないかという御指摘をいただきました。私どものほうでも兵庫県バス協会、あるいは兵庫県警察と連携をいたしまして、兵庫県下の乗合バス事業者と議論しながら、ちょっと具体的な動きをしていこう、これは委員の御指摘をきっかけに動き出しているところでございますので、またしかるべきときに御案内させ

ていただければというふうに思っております。

今の管理運営の、管理委託の関係の御質問でございます。まさに御指摘いただきましたとおり、バス事業の経営環境というのは、これは私どもだけでは当然ございませんで、民間のバス事業も非常に厳しい状況にあります。特にバス運転手の人材確保というのが、これはもう全国的な問題になってるというのは御案内のとおりでございます。私どもの事業を今、受託をいただいている各事業者様におかれましても、運転士の皆さんを確保するという観点で、例えば、入社祝い金みたいなものでありますとか、あるいはベースアップでの待遇改善、こういうことで積極的に人材確保に取り組んでいただいているというところでございまして、当然ながら人件費の負担は増加しているというところでございます。さらには、軽油はじめ諸物価も高騰しております。タイヤなんかかなり値上がりをしているということもございます。改善基準告示、これ自動車運転者の働き方に関する厚生労働省からの通達でございますけれども、この対応で要員増になっているというようなこともあります。まさに御指摘いただいたとおり、バス事業の運営コストは増加をしているというところでございます。この令和9年度の新たな管理運営費の決定に関して、これは私どもの事業会計も非常に厳しいところでございますけれども、ここへの影響というのは本当に軽いものでは決してございませんけれども、この市バス路線網を持続可能に運営をしていくという意味では、このコスト増も適切に反映をしていかなければいけないというふうに考えてございます。

この新たな令和9年度からの管理委託契約の更新については、運営の効率化ということをもっと進めていきたい。もっと能率的に営業所を配置できないか。あるいは、管理コストというものをさらに意識をしたような運営に取り組んでいく。その中で、これまでの委託契約の仕様も見直していきたい。当局、私どもがメリットを受けるということだけでなく、受託された企業さんに対しても業務改善へのインセンティブが働くような、こういう仕組み、こういう契約内容の改善を図りたいというふうに考えてございます。

一方で、需要に対してしっかり供給するという意味での路線見直し、効率的なダイヤ編成、共同運行の拡大、神戸のバスという取組も進めてございます。管理コストの縮減、こういうことも行ってまいりたいと思っておりますし、これをもって持続可能な市バス事業経営をこれからも続けていくためには、この営業所の管理運営委託に際して、適切なコストを負担するということと、我々がしっかり意識をして、運営の効率化をさらに進めていくという決意で臨んでまいり所存でございます。

○委員（かじ幸夫） 十分内容をよく理解をしました。決意を持って取り組んでいただくということなので、今後、注視をしていきたいと思えますし、令和9年度当初に委託がまた再スタート、令和8年度中に委託コンペがある。こういうこととなれば、恐らく今年度中には何らかの考え方というのは取りまとまってくるのかな。もしくは、局内での議論が進むのかなというふうに察してますので、その辺についてはまた情報を適宜伺いながら、いろいろ意見反映に努めますし、しっかりと時間切れとならないように内容を精査いただいて、全市の、これ大事です、全市内の市バス路線をしっかりと守っていただくということをお願いしておきたい。これも要望にとどめます。

委員長、私からは以上です。

○委員（山下てんせい） 私のほうから2点お伺いします。

まず、地下鉄海岸線の利用促進に関してですけれども、和田岬駅周辺の企業に対する通勤手段としての承認、あるいはヴィッセル神戸との連携、ノエビアスタジアムの大規模イベント誘致等

を進められていることは承知しております。これらの取組の引き続きの推進とともに、私、前々からのもったいないと言っていたみなと元町駅の利用促進について質問したいと思います。

メリケンパーク等のウオーターフロントエリアの観光集客施設との連携による海岸線利用促進も重要な観点ではないかと思えます。また、このみなと元町駅というのは、実は外壁に、明治41年竣工の旧第一銀行神戸支店の外壁を利用しておりまして、非常に歴史的価値の高い外観をしています。近畿の駅百選にも選定されている。こういった駅があるにもかかわらず、結局、みなと元町駅って歩ける距離なんですよ、元町駅から。なので、多くの人わざわざ海岸線を利用して、みなと元町駅で降りて、メリケンパーク方面に向かっていくというふうな使い方がなかなか思いつかないというふうな実情はあろうかと思えます。

そこで、メリケンパーク等のウオーターフロントエリアの観光集客施設との連携による海岸線利用促進、これは重要な観点ではないかと思えます。

そこで、同エリアの最寄りであるみなと元町駅を活用した策として、例えば、神戸港“U”パークマネジメント共同事業体との連携等により、その取組を強化するべきと考えますが、いかがでしょうか。

○森川交通局副局長 今、御説明いただきましたとおり、みなと元町駅につきましては、メリケンパークとかポートタワーとか、いわゆる観光名所、さらにはリゾートクルーズでありますいわゆるb o h b o h K O B E号とか、そういったものの玄関口という駅でございますので、これまでもチラシとかポスターとか使いながら、観光客に対してみなと元町駅の御利用を推奨してきたところでございます。

また、神戸港“U”パークマネジメント共同事業体を中心となっております高浜岸壁等でいろんなイベントが行われるんですけども、そちらのほうにも交通局として出展をさせていただくとか、いろいろな協力をさせていただいているところでございます。この4月から、先ほど申し上げました遊覧船とかポートタワーとかと、あと電車が乗れますという新たなQRコードによりますデジタル企画乗車券、神戸周遊パスというものを発売させていただいているところでございます。まだこれからですので、そんなに発売枚数が多く上がっているところではないんですけども、こちらのチケットを実際に持っていた方は、結構、花時計のほうから元町駅まで乗っていただいて、そこからタワーのほうに行っていたりというような行動経路が見えますので、こういった形で企画乗車券と組み合わせますと、行きたいところにダイレクトに行くと。逆に神戸の周遊性とか、そういった意味においてはちょっと問題があるところかもしれませんが、帰りだけでもこういう形でうまく使っていただくとか、そういったところをうまく組み合わせていくという芽が少し見えてきたのかなというふうに思っております。

いずれにしても、神戸港“U”パークマネジメント共同事業体をはじめ、いろんなプレーヤーが海岸線では活動いただいておりますので、そういったところとの連携を深めて、海岸線により乗車いただけるように我々としても頑張っていきたいというふうに考えております。

○委員（山下てんせい） メリケンパークに至るルートというのは、ポートループもありますし、あるいはシティー・ループもありますし、いわゆる車を使ったアプローチというのは現地にダイレクトにアクセスできるんで、便利といえば便利なんですけど、ただ、私はやっぱりみなと元町駅を使うことによる波及効果といいますか、元町商店街のほうにも人が入っていきますし、何ていうのかな、いわゆるウオーターフロントエリアのみならず、元町商店街もしっかり巻き込んで、あのエリアの何か活性化というものを図っていただきたい。どこまで転んでも、結局、みなと元

町近辺にお住まいの方というのは少ないんで、そういった利用は非常に見込みづらいところがあると思います。通勤といっても企業さん幾つかあるとはいえそれほど多くはありません。そういうことを考えると、やはり外来の方、あるいは帰りの交通手段として、どのようにすればより活用していただけるのかということをやっぱり考える必要があろうかと思います。

私、一案なんですけれども、いわゆるメリケンパークでは、お休みの日とかにアルコールを伴ったイベントが多くございます。早駒運輸さんなんかサマーキャンプとかやったりしますけれども、食事や飲酒を伴ったイベントを多く行われております。そういった方が安全に帰っていただくために公共交通機関を使うと。できれば海岸線を使いましょうみたいな、そういうふうなキャンペーンを行うことによって、よりみなと元町駅が利用されることを祈っています。この委員会、今季、今日最後なんで、私の置き土産と言いますか、よろしくお願いします。

もう1つ、パルティです。旧西神車庫に隣接している商業施設パルティが、一応めどとしては秋に閉鎖ということになっておりますが、やはり現地のスーパーマーケット、あるいはドラッグストア、あとはレストラン、こういったものを利用されている方からは、惜しいという声が非常に聞かれます。今後どうなるのかという心配の声も多く伺っております。

そこで、パルティの現状、テナントさんとの話し合い中心ではございますけれども、現状及び今後の方針について伺います。

○森川交通局副局長 今、御説明いただきましたパルティでございますけども、西神車庫と併設してございまして、かなり大きな敷地でございます。こちらのほう、これから西神中央エリアをさらに活性化させていくのに非常に大きな種地というふうに思っております。全市的な観点で利用方法を今検討させていただいているところでございます。

この利用方法が固まりますと、一体として再開発をかけたらいいかなというふうには思っているところなんです、それに向けまして、パルティにつきましても閉鎖をさせていただきたいというふうに考えてございます。今現状、6店舗に御営業いただいているところでございますが、各テナントさんのほうに対しましては、契約終了に向けた協議をお願いさせていただいているところでございまして、引き続き丁寧な説明に心がけていきたいというふうに考えているところでございます。

○委員（山下てんせい） もちろんゴールがあるので、事情は分かるんですが、やはりテナントさんの言い分というものも仄聞しております。特に歴史をたどっていけば、いわゆるスーパーマーケットさんとかドラッグストアさんって後発で入ってきてるんです。最初からいたわけじゃないんです。最初からいたテナントさんだったら、それはそれで終わりといったらもう終わりなんですけれども、後から入ってきたテナントさんなんで、それは言い分もあろうかと思います。ですので、入居したテナントさんとぶつかり合うのではなく、だったら何ができるのかということをしつかりと、代替案といいますか、それをしっかりと協議した上で、双方納得した上でお話が締結できるように、何ていいますか、ありきたりな表現で言えば丁寧な交渉という言葉にはなるんですが、ちょっと付け加えるなら血の通った交渉、それをしっかりと行っていただきたいなと思います。駐車場が広いので、あそこのパルティって結構やはり車で買物に来られる方が多いんです。物価高騰の昨今でも非常に助かるスーパーマーケットなんですけど、そういうところがなくなるというのは、やはり住民にとっても心配されるのは最なことだと思いますので、ぜひその点を踏まえて、何とかよろしくお願いします。これも私のだと思ってください。

以上です。

○委員（村上立真） お願いします。私からも、先ほど山下先生からもありましたけれども、海岸線の利用促進という観点でお伺いさせていただきます。

先日、台湾の淡海LRTというところを視察させていただきました。ここでは、有名絵本作家の方の作品が展示されてます。これぐらいまでは想像できると思うんですけども、この淡海LRTのすごいのが、全駅に有名な絵本作家さんのキャラクターのモニュメントを設置してて、また、車内にも、椅子にキャラクターが座ってるという、そういうことをされてまして、全体で駅も車内も含めて1つのストーリーになっているというか世界観を共有しているというふうになっておりました。今、地下鉄海岸線では、アートを切り口に活性化に取り組まれていると思うんですけど、こういう海外の事例ですけども、ヒントになるんじゃないかなと思っております。

1つのストーリーであったり世界観、あるいは車両の使い方。当然、台湾と日本は違う国ですから、法律的な観点もあるかもしれませんが、この淡海LRTの事例、事前に共有させていただいてると思うんで、お調べいただいたところもあるかなと思うんですけども、受け止めをお聞かせ願えればと思います。

○森川交通局副局長 事前に御案内をいただきまして、ホームページ等々では見させていただいたところがございます。非常に羨ましいなというふうには思いながら見させていただいたところがございますが、今、御紹介いただきましたように、海岸線の今の状況からいきますと、スポーツとか文化、音楽ということで一貫性を持ったプロモーションを展開していけないかというふうにいるところがございます。ヴィッセル神戸はもう言わずもがなの話でございますけども、全駅に街角ピアノ——ストリートピアノを置かせていただいております。最近では、それ以外にもコンサートを開催させていただいている。今年からは、文化スポーツ局と連携をしまして、サブウエーミュージアムということで、もう少し芸術系の展示を増やしていく。それもずっと置きっ放しというか、駅って大体1回設置をしますと何十年と同じものが飾られているんですけども、それを短い期間で回転をさせていくみたいなことができないかということで、今、取組をさせていただいているところがございます。

絵本作家さんというのがどういう経緯でというのはちょっと調べ切れてないところがありますけども、なかなかキャラクターとかと連携をしますと、かなり大きな費用がかかるところもございまして、何らかの形でプロモーションとうまく連携を図れないとか、今も少しディズニーとプロモーションを一緒にやっているものもございしますが、そういったものもやりながら、先ほどいただきましたように、装飾の仕方などは参考にできる部分は参考にさせていただいて、より魅力的な海岸線となるよう、一丸となって取り組んでいきたいというふうに考えてございます。

○委員（村上立真） ありがとうございます。御案内いただいた方にお聞きしたところ、ストーリーになっているので、気になるので、各駅に降りる人がいるんですって。それは海岸線なんかでも、当然、和田岬みたいに平日だとたくさん人が乗り降りされる駅もあればそうでない駅もあって、そういうことがあれば、各駅、例えば、荻藻駅に降りてみようかなとか、そういうふうに思われる方もいるんじゃないかなと思います。そのままこれを持ってくるわけにはいけないので、1つ参考にしていただければということと、先ほど車両の中の空間の使い方、少し触れていただきましたけれども、海岸線は、時間とか、曜日とか、イベントのあるなしで、すごく混んでるときもあれば、がらがらだ、がらがらというのはあまり言い方よくないですけど、輸送人員に余力がある状態だったりすると思います。経営状況を考えたら、輸送人員に余力があるところをどうする

か。逆に考えると、空間的な余裕というのはやはりあるわけで、その余力を生かすということ。先ほど御答弁にありましたのでもうお聞きしませんが、工夫を考えていただきたいなというふうに思います。ただ、法律的な問題もあるかもしれませんが、運用面の問題もまた出てくるかなとは思っているので、その点は引き続き御検討いただければということをお願いして終わります。

○委員（黒田武志） 私からは、先ほどかじ委員のほうから、市バスの運転士の事案に質問がいろいろありましたけども、私も聞いたかった内容とほぼ同じですので、かぶらないようにお聞きしますけども、この事案については、バスを降りて、相手方は違法駐車だったとしても、発進した後、その後を追いかけて、右手の拳で窓ガラスを破損したと、器物破損したと。これはやっぱり言語道断でありまして、到底許されるものではないと認識しています。

くしくもこの現場は、2019年に市バスが突っ込んで、男女2人が死亡して、6人が重軽傷を負った同じ現場であるんです。先ほどの質問と答弁を聞いてましても、私の感覚としても、減給というのはそもそもこれは軽いんじゃないか、軽過ぎるんじゃないかという認識はしてました。先ほど森川副局長の御答弁で、法的な根拠も示されながら、これが精いっぱいだと。期末の査定にも今後影響していくというような発言がありましたけども、ちょっと確認なんですけども、僕もよく分からないんで、勤務停止とか、そういったより厳正な処分というのは、すみません、そこら辺の法的根拠のことをもう少し詳しく教えていただけませんか。

○森川交通局副局長 すみません、勤務停止というのがどういうものかがちょっと分からないところがあって申し訳ないなんですけども、いわゆる処分といいますのは、懲戒処分というのがございます。一番よく聞かれるのは懲戒免職ということで、会社のほうとしてはこれで縁切りをしてしまうというのが一番上になってございます。その次が停職で、減給がありまして、その下に戒告があると。さらにその下には、いわゆる事実上の処分ということで、文書であったり口頭で注意をしているというものがございます。これに対しまして、いわゆる懲戒指針というのがありまして、それぞれに対してこういったことを起こせば懲戒免職を対象としますよとか、これぐらいだったら戒告から減給ぐらいが適当じゃないとか、そういう大まかな指針が決まっております。最終的には、弁護士——外部の弁護士3名の方に入っております交通局職員分限懲戒審査会というのを開催いたしまして、我々の視点だけではなくて、民間のそういった法曹界におられる方の視点をもってこういったものがどれぐらいの量刑が適当なのかという御意見もいただいた上で決定をさせていただいているものでございます。

○委員（黒田武志） その過程は今理解いたしました。

3月9日にこういった事案があつて、行為を行って、今回、処分の年月日が5月2日となるんですけども、今、城南局長からも答弁いただいたとおり、アンガーマネジメント研修であるとか、コンプライアンスも含めていろいろされたということなんですけども、あくまでも個別の事案ということなんですけども、この運転士の方というのは、こういった研修なりを受けて、いつ運転士として復帰されたのか。また、そういったコンプライアンスとかアンガーマネジメント研修を受けて、どのような、何ていうか根拠を持って、もう大丈夫だという認識を組織としてされて、現場にまた復帰させたのか。そこら辺の経緯も含めてお聞かせください。

○児玉交通局副局長 まさにこの案件がありました翌日から研修ということで、乗務停止をさせまして、一定期間の研修をさせていただきました。私どものほうでは、こういった事故・トラブルにつきまして、安全指導研修という仕組みを持ってございます。これは一定の研修を受講させた上で、その効果を確認するというのをいたしまして、ここでは、この職員の所属長に相当する

者がこの研修の効果が発揮できていると、研修の効果が明らかであるということが認められない限り乗務には戻らないと、こういう仕組みでございます。大変申し訳ございません。今ちょっと正確に何日から乗務し出したというのは、また後ほど御報告をさせていただきたいというふうに思いますけれども、3月9日を受けて、翌日から直ちに研修を開始したということでございます。この研修を行った上で、その後、経過観察というのもしっかりやらさせていただきます。これはこういったトラブルであったり、事故でも同じですけれども、当然、個々の職員ごとに指導内容というのは異なるわけでありまして。今回の職員につきましては、アンガーマネジメント研修でありますとか、コンプライアンス研修、さらには、こういったトラブルが起こったときにどう対処すべきなのか。当然ながら事故・トラブルがあったら直ちに運行管理者に報告をして、その報告の下、行動するというのが基本ルールでございますので、今後、同じことが起こったときにはどうしていくんだという手順の確認もしてございます。

本人は非常に強く反省をしておったところでございます。まさに当日、これは警察のほうからもお問合せがありまして、出頭もさせてございます。警察官の方からも厳しく御指導いただいたというところでもございますし、これは組織としてということでございますけれども、相手方のほうにもしっかりおわびをしたというところでございます。

恐れ入ります。乗務の復帰でございますが、3月14日でございました。3月10日から研修をさせていただいて、14日に乗務復帰をさせて、その後、経過観察をさせていただいていると、こういう状況でございます。

以上でございます。

○委員（黒田武志） 今、様々な御答弁いただきまして、研修であり、そういった過程の中身も理解といいますか、されてきたことは承知しましたけれども、3月14日の復帰ということですね。これほどの、僕としてはちょっと信じられないような行動を起こした運転手だと思うんですけども、復帰、それぐらいの研修で、経過観察ということもおっしゃいましたけれども、何かその処分というか内容自体も、復帰も早いような気がするんですけども、その後、何も問題なく行われているということなんですね。

○児玉交通局副局長 この職員につきましては、その後、経過観察しておりますけれども、しっかりと業務に精励をしている。手順どおりにお客様サービス、あるいは安全運行についてもできているということを確認してございます。

○委員（黒田武志） 分かりました。今日、かじ委員のほうからかなり詳しくいろいろ質問されたので、僕からはこれ以上深くは言いませんけれども、バス運転手というのは、やっぱり公共交通機関として責任を担ってますから、乗客や地域住民の安全を守る義務があると思うんです。今後は、城南局長からも御答弁いただきましたとおり、再発防止に努めていただきまして、この安全運行に対する具体的な取組を組織としてより一層強化していただくようによろしく願いいたします。

私からは以上です。

○委員（細谷典功） お願いします。まず、バス停関連で2点お伺いいたします。

まず、バス停の設置基準なんですけれども、先日、垂水区の狩口台にお住まいの方から、朝霧駅前とその次の明舞団地口の間のバス停があるんですけど、そのバス停の間にバス停を設置してくれたらもっと利用者が増えるんじゃないかなというお声をいただきました。このバス停間の距離が約700メートルなんですけれども、ちょっと坂が、緩やかですけど長い坂が続いているというところ

ころです。当局にこのバス停の設置基準についてお伺いしたところ、市街地では、駅から半径50メートル、また、バス停からは半径300メートルを基準にしてバス停を設置しているということを伺いました。

ここに限らず、最近、御高齢の方の利用者がかなり増えておりまして、そういう状況も踏まえまして、バス停の間隔の広い箇所とか、また、坂道の勾配がきつい箇所について、この設置基準を幾らか緩和してバス停を増設するななど、そういった施策も利用者増の取組の1つになるんじゃないかなというふうに感じておりますけれども、この辺の考え方も御見解をお伺いしたいのと、あわせまして、予算特別委員会の総括質疑でもしましたけれども、バス待ち環境の改善ということで、上屋の整備を一層進めるようにということで、市長からも前向きな答弁がございましたけれども、交通局としまして、今後の整備方針・整備計画について、その後、何か進捗がありましたらお伺いしたいと思います。

○**児玉交通局副局長** まず、バス停の設置の考え方でございます。今、委員のほうから御紹介をいただきました300メートルというような単語が出てまいりましたけれども、これは国土交通省が策定しております地域公共交通づくりハンドブックというものがございまして、この中に交通空白地域の捉え方というような定義がございます。これが都市部では、バス停から半径300メートルを超える、つまり300メートル以内にお住まいのところは交通は確保されているけども、それ以上離れると空白地になるんじゃないか。これは鉄道駅も先ほど委員御紹介いただいたところでございます。これは我々も1つの目安にしております。今、御指摘をいただきましたような、神戸市は坂が多いという特性もございます。御利用のお客様の年齢層でありますとか、あるいは御利用の目的、さらには地域からの具体的な御要望、今、委員のほうからも狩口台の件、御紹介いただきました。さらには、事業の採算性といったことも考慮いたしまして、バス停の設置というのをこれまで行ってきたところでございます。一方で、御指摘いただきましたとおり、高齢化が進んでいる、地域の方々の御高齢化が進んでいるという状況も承知をしております。我々公営交通として、市民の皆様の日常生活を支えるという役割を担う一方で、安全運行を確保しながら持続可能な事業として経営をしていかなきゃいけないと、こういう役割も持ってるわけでございます。この中で、バス停の距離を縮めてバス停を増設するということを少し考えてみますと、実際には、課題として運行時間が増えてしまう、運行時間の増。これは1便で1分増えると、片道100便あるところと言いますと100分、1日当たり運転時間が増える。これが10日だと1,000分になってと、こういうことがあるわけでございます。あるいは、バス停の設置ですとか、止まる・動くということについて、コストに反映してくるといった経営への影響というものを考えなきゃいけない。

一方で、我々公共交通としての役割と事業性のバランスというものを慎重に見極めてまいりたいというふうに思っておりますし、停留所を置くにしても、安全上の基準への適合、ここに置いていいよというのは、これは道路管理者であつたり、交通管理者とも御相談をしなきゃいけない。設置に係る関係各所、例えば、バス停というのは一般的によくお声としてお聞きするんですが、近くには欲しいけれども自分の家の前は困ると、こういったようなお声もあるわけであります。こういったようなことも考慮した上で、個別具体的な案件ごとに柔軟に検討していきたい。300メートルと決めたから、それでということではなくて、柔軟に考えていきたいというテーマだというふうに捉えてございます。

もう1点、上屋についてでございます。上屋の設置につきましても、多く御要望をいただいて

いるところでございます。今、委員から御指摘いただきましたとおり、熱中症対策、そもそもバスをお待ちいただく環境を改善することで御利用につなげていくというような観点からも整備を進めていく必要性というのは感じているところでございます。

一方で、上屋を造ろうとしますと、そもそも歩道に幅員がきっちり確保できるのか。これは上屋を設置した後でも、車椅子の通行であったりといったようなことも考慮した基準というものがございまして。さらには、上屋を建てようとする、どうしても柱の基礎というものを地中に埋めなければなりません。歩道の下には様々な埋設物、水道管であったり、ガス管であったり、こういったようなものもございまして。さらには、地域の御理解、先ほどのバス停の話と同じでございます、御自宅の前のバス停に上屋が建つことで日当たりがというような御意見をいただくというのも、一方でございまして。

そういったような課題もありますので、それぞれのバス停ごとの周囲の環境でありますとか、あるいは御利用状況、これを精査した上で、民間の活力というのも活用しながら、設置可能な箇所から順次設置できるようにという思いで進めてまいりたいというふうに考えておるところでございます。

- 委員（細谷典功） ありがとうございます。設置の基準等、理解できました。まずは柔軟に対応していただけるということで、地域の特性、個別案件もあると思うんですけれども、利用者増の取組の1つのアイデアとして、また、引き続き取組のほうをお願いいたしたいと思います。また、上屋につきましても、制約がいろいろあるということは存じておりますけれども、また、要望が大変多いところでございますので、引き続き具体的な計画を立てて進めていただければなと思いますので、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

- 委員長（大野陽平） 他にございませんか。

- 委員（徳山敏子） そしたら地元のことでちょっと2点お伺いしたいんですけれども、谷上駅から、元北神急行だったところが、5年前ですか、市営地下鉄になりまして、地元の方からはもう本当に大変喜んでいただいております、料金も半額になった——日本一高いと言われてたんですけれども、半額になって、すごい使いやすくなったと言われました。今ちょっと、ごめんなさい前もってデータをいただいたらよかったんですけど、現在は3万人近く御利用していただいている、2万8,428人。北神急行のときはどれぐらいの乗客数が平均してあったんでしょうか。

- 繁田交通局高速鉄道部長 今すぐにはちょっとデータを持ち合わせておりませんので、また後ほど連絡させていただきたいと思います。

- 委員（徳山敏子） ありがとうございます。私もちょっと今見てたんですけど、すぐに見つからなくて、でも、大勢の方が御利用いただいていると思います。だからその1点、私も前に交通局さんに、常任委員会に入っていたときに、そういう料金が高いということもお伝えしてたんですけど、なかなか改善ができなかったんですけど、それが改善できたということと、それと、あとまた市営地下鉄になって、料金が安くなったおかげで、谷川駅も——本来もっと発展していただきたいんですけれども、大分、駅の近くにも保育所もできたりとか、整備も進んできておりますので、また本当にありがたい事業をしていただいたと思い、感謝の言葉を申し上げたいと思います。

あともう1点は、64系統の直接三宮に来るバスを谷上のほうにまで来れないかというのも、これも以前にお尋ねしてたんですけども、これも実現していただきまして、さっき細谷さん申して

おりましたけれども、坂道が、北区も坂道がたくさんありまして、本当に高齢者の方が62系統を、今、通っていただいているところが本当に大変というところだったんですけども、そこを通していただいた。ただ、本数は少ないですけれども、御利用していただけるということで、それも最後にお礼を申し上げたいと思います。ありがとうございました。

以上です。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

（なし）

○委員長（大野陽平） なければ、私からも質疑を行いますので、進行は赤田副委員長に交代いたします。

私から1点だけ、市バスの運転士の不祥事についてお伺いをしたいと思います。

これは、かじ委員、黒田委員からも御議論あったところではありますけれども、当時の状況というのは御説明もございましたし、私も現地も見に行きまして、バス停が3台連なっていて、その北側にタクシーが待っているという状況、こちらも確認しております。ただ、交通局というのは、三宮の重大事故であつたりだとか、営業所のハラスメントの問題からの、まさに今現在、信頼回復の途上であるところであります。ましてや、日本一安全・安心なバス事業者を目指している交通局にあっては、果たして本当に今回の事例というのは言語道断で、たった1人の運転士の不祥事ではありますけれども、交通局全体に非常にやっぱり影響を及ぼしてくる問題だと存じます。

この市バス事業というのは、運賃の改定であつたり、今日、陳情もありましたけれども、路線の廃止、また見直し、減便というのを実施しておりまして、お客様に御負担をおかけしている中であって、こういった不祥事というのが起きてしまうと、本当にこの将来にわたって市民の足をしっかりと守っていこうとお考えなのかというのを不安にもなってしまいますし、やっぱり市民の方からの信頼というのも崩れてしまうと思うんです。今回の事例というのは、もう言語道断であり、サービスマナー云々という問題でもありませんけれども、もちろん交通局として、この運転手のサービスマナーをしっかりと上げていくということは、交通局としてやはり会社の顔にもなることでありますし、運転手の言動というのは、交通局のみならず神戸市にとって、やはり神戸市としての印象も決定づけるものだというふうに思っております。その上で、徹底したやはりサービスマナーの向上に努めていただいて、お客様の満足度というのを上げていくべきと思いますが、改めて交通局局長の所感をお伺いいたします。

○城南交通局長 ただいま御指摘いただきましたけれども、交通局は、これまでに、三宮の4.21の重大事故。それから、令和4年の営業所におけますハラスメント問題等々、本当に市民の皆様からの信頼を大きく失う事案、これを招いてきたところでございます。我々としまして、この反省を踏まえまして、新生交通局ということで、日本一安全・安心な公営バス、これを目指しまして、まずは交通局の企業理念「移動（いつも）に感動を」というのを定めまして、その下、ハラスメント研修、それから安全の礎というのを設けまして、そこでの研修、さらには添乗調査、これを強化・充実いたしまして、個々のレベルを把握するというような取組、こういったことに全職員が一丸となって信頼の回復に努めてきたところでございますけれども、そのさなかに非常に残念なこういった事案が起こってしまったということで、深く受け止めておるところでございます。

委員長御指摘いただきましたように、運転士1人1人の言動、そして接遇、これは市全体のイメージ、これに大きく直結する重要な要素であると我々も強く認識しておるところでございます。

そのために、外部講師によります研修の実施や、先ほど申しました添乗、これの調査によります個別の把握などを行ってきておるところでございますが、引き続き接遇を含みますサービスマナーの向上につきまして、市民の皆様安心して御利用いただけるよう、しっかりと取り組んでまいりたいと考えてるところでございます。

- 委員長**（大野陽平） 御答弁ありがとうございます。神戸市、1万5,000名ほど職員さんおられると思いますけれども、各局の職員さんの中で、もしかしたらこの市バスの運転士さんが最も市民の方に、また市外の方にとっても身近に接する職員さんじゃないのかなというふうには感じますので、今、局長、御答弁ありましたが、本当にしっかりと現場にも徹底を改めてしていただいて、対策というのもしっかりとやっていただきたいように思いますので、引き続きよろしくお願いいたします。

以上です。

- 繁田交通局高速鉄道部長** 先ほど御質問のありました北神線の乗車人員ですけれども、1日の乗車人員としまして、北神急行時代は、およそ2万5,000人。それに比べまして、現時点では3万5,000人ということでございます。

以上でございます。

- 委員**（徳山敏子） すみません、ありがとうございました。

北区はすごい人口のほうも減ってるんですけども、北神急行が市営地下鉄になって、いろんな便利なところも出てきたんですけど、本当に鉄道がしっかりそうやって安くなって、住民の方がまた住みやすくなる北区になっていくように、また私どもも頑張ってまいりますので、よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

- 委員長**（大野陽平） 他に御質疑がなければ、交通局関係の審査はこの程度にとどめたいと存じます。

当局どうもお疲れさまでした。

委員の皆様申し上げます。

それでは、ここで次の建築住宅局が入室するまでの間、休憩といたしたいと存じます。

なお、当局が入室後、委員の皆様がそろい次第、再開いたしたいと存じますので御了承願います。

（午前11時52分休憩）

（午前11時56分再開）

（建築住宅局）

- 委員長**（大野陽平） それでは、ただいまから都市交通委員会を再開いたします。

これより、建築住宅局関係の審査を行います。

それでは、議案1件及び報告事項2件について、一括して当局の説明及び報告を求めます。

- 根岸建築住宅局長** 建築住宅局でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。着座にて説明させていただきます。

それでは、議案1件及び報告事項2件につきまして御説明申し上げます。

お手元の資料1ページを御覧ください。

1. 第47号議案押部谷住宅6・7・16号棟エレベーター設置他工事請負契約締結の件でございます。

（１）工事内容は、第３次市営住宅マネジメント計画に基づき、エレベーターのない市営住宅にエレベーターの設置・住戸内の改善等の改修を実施することにより、良好な市営住宅ストックの形成を図るものでございます。

（２）工事場所は、神戸市西区美穂が丘３丁目。

（３）完成期限は、令和９年５月３１日。

（４）請負金額は、５億９,８４０万円。

（５）請負人は、株式会社益田工務店でございます。

２ページに付近見取図、３・４・５ページに配置図、６ページに入札結果、７ページに議案をそれぞれ掲載しておりますので御参照ください。

８ページを御覧ください。

２．報告、令和８年度国家予算に対する提案・要望のうち、建築住宅局関係分につきまして御説明申し上げます。

９ページを御覧ください。

提案・要望項目は、下線のとおり、重点項目は、６．安全・安心なまちづくりの推進。その他項目は、１．まちの活力の創出でございます。

１０ページを御覧ください。

重点項目のうち、６－１．国土強靱化による安全・安心の確保。

３）土砂災害・水害対策に対する事業費の確保及び財政支援の拡充でございます。

災害等廃棄物処理事業費に対する財政支援の拡充として、近年頻発している局地的な豪雨災害により懸念される生活環境及び公衆衛生の悪化に対応するため、他の災害復旧事業の採択要件と同一とすることを要望するものでございます。

１１ページを御覧ください。

６－２．くらしの安全・安心を守る取組みの推進。

３）空家等の活用及び適切管理の促進でございます。

空き家等対策に資する制度の改善として、相続登記義務化等の実効性を高めるとともに、所有者不明土地建物管理制度の活用によって生じた売却益を市町村に帰属させる制度を創設するなど、空き家等対策に資する制度改善を行うことを要望するものでございます。

１２ページを御覧ください。

その他項目のうち、１．まちの活力の創出。

６）空家等の活用及び適切管理の促進として、相続登記義務化と住所等変更登記義務化の実効性を高める制度の拡充、所有者不明土地建物管理制度・管理不全建物管理制度の改善、行政代執行制度の改善を要望するものでございます。

１３ページを御覧ください。

７）住宅政策の推進として、居住支援協議会に対する財政支援の拡充、家賃債務保証料等の低廉に係る補助の対象者の拡充、マンション長寿命化促進税制に係る対象要件の緩和を要望するものでございます。

１４ページを御覧ください。

３．報告、「神戸市マンション管理の適正化の推進に関する条例（案）」に係る意見募集についてでございます。

（１）趣旨は、神戸市マンション管理の適正化の推進に関する条例（案）に係る意見提出手続を

行うものです。

（２）意見募集の方法等について、①意見募集期間は、令和７年６月４日水曜日から７月３日木曜日までを予定しております。資料の閲覧場所、意見の提出先及び提出方法についても記載しておりますので御参照ください。

（３）意見募集後の予定について、いただいた御意見に対し、神戸市ホームページで一括して神戸市の考え方を公表いたします。

15ページを御覧ください。

条例（案）の概要でございます。

１．制定の背景・趣旨についてですが、最後の段に記載しておりますとおり、マンションの管理の適正化に関し、市等の責務を明らかにするとともに、マンションの管理状況把握のさらなる推進と、新たに分譲する分譲マンションの適正な管理計画の作成と管理組合への引継ぎの推進を目的とし、これまで任意制度として運用していた管理状況の届出及び情報開示制度の拡充、義務化について定め、また、管理の適正化を図るために必要な助言・指導・勧告について定める神戸市マンション管理の適正化の推進に関する条例を制定することとしたものでございます。

16、17ページを御覧ください。

マンションに関わる各主体の責務やマンション管理に関する情報開示、また、届出等に関する助言、指導または勧告・公表等について記載しております。

なお、（９）その他にありますとおり、マンションの管理状況の届出や情報開示などの詳細内容については、別途条例の委任を受けた条例施行規則で規定することを予定しており、後日、意見公募手続を行う予定でございます。

４．施行予定日については、令和７年第２回定例市会、９月議会に条例議案を提出し、議決を得て、令和８年４月１日に施行する予定としております。ただし、届出については、令和８年７月１日の施行を予定しております。

参考資料として、18・19ページに条例施行規則のあらましを記載しております。

以上、議案１件及び報告事項２件を御説明申し上げます。何とぞよろしく御審議のほどお願い申し上げます。

○委員長（大野陽平） 当局の説明及び報告は終わりました。

これより質疑を行います。

まず初めに、第47号議案押部谷住宅６・７・16号棟エレベーター設置他工事請負契約締結の件について御質疑はございませんか。

（なし）

○委員長（大野陽平） 次に、報告事項、令和８年度国家予算に対する提案・要望のうち、建築住宅局関係分について御質疑はございませんか。

○委員（山下てんせい） よろしく申し上げます。まちの活力の創出のところで、６番、空家等の活用及び適切管理の促進の要望事項について御質問をいたします。

要望されていることは一々最もなことで、これは恐らく政令市共通の要望でもありますので、積極的に政令市でもスクラムを組んで要望していただきたいと思うんですが、特に２番目、所有者不明土地建物管理制度・管理不全建物管理制度の改善のところで、市町村長が所有者不明土地建物管理命令を請求した事件に関して、土地の売却によって管理人が供託した金銭を市町村に帰属させる制度を創設すること。これは、現行の制度ですと、結局、供託という制度を取らざる

を得ず、予納金という形で供託するんですが、供託には漏れなく消滅時効というのがついてきますので、いわゆる所有者不明土地の持ち主が現れたときの対策として供託してるんですけど、消滅時効が来てしまうと、漏れなく国庫に戻されるという、言うたら結局返ってこないんですよ、制度として。だから供託という手段を取るからこういう形になってしまうんじゃないかと思うんですけど、結局、国庫のほうに返っていったしまうというのは、もうこれはちょっとあまりにも国に都合がいい制度ではないかと思います。

そこで、供託という制度を使う流れではなく、ほかに何かやりようがないのかということ、要は神戸市としての腹案として何かお持ちなのかということをお伺いしたいと思います。

○**根岸建築住宅局長** 今、御指摘いただきました所有者不明土地建物管理人による供託についてでございますけども、万が一現れるかもしれない不明所有者が本来得るべき利益を保護するためということで設けられているものでございます。また、この供託によって所有者不明土地建物管理人による管理を終了させるということができるようにするためというような役割も持っているところでございます。

こういうところから考えますと、管理人が売却によって生じた売却益を供託する仕組み自体をなくすということ自体は難しいかもしれません。ただ、供託された金銭に相当する金額を国から自治体に帰属させるですとか、そういう新たな制度自体は可能ではないかというふうに考えておるところでございます。具体的な制度設計を固めているわけではございませんけども、我々のほうで今、特命チームの法務支援アドバイザーをしていただいております弁護士お二方と日々、所有者不明土地建物管理制度の実例把握ですとか、課題、制度活用の意義を研究しているところでございまして、制度を積極的に活用している自治体として、それらの実情を国に対して訴えていく中で、具体的な手法も検討しつつ、国と協議を重ねたいと思っております。

○**委員（山下てんせい）** 特命チームをつくってらっしゃるということなので、ぜひそういった腹案、例えば、こういうやり方が考えられないかと、私はやっぱりこういった何か保険のような仕組みをつくって、そこから支払われるようにするですとか、そういった民間にお任せできるような制度ができたらいいいのではないかなというふうに思っております。やはり国は全て東京基準で制度設計しておりますので、都市によって財政規模も違いますし、事情も違います。ですので、指定都市市長会で共同提案する予定とのことですが、国には神戸市の実情をしっかりお伝えして、具体的に考えてもらうように働きかけていくべきだと思いますので御意見申し上げます。

あともう1点が、行政代執行制度の改善についてであります。借地上の建物を代執行により除却した場合、土地所有者に対し、土地基本法第5条第2項の趣旨に基づき、適切な負担を求めることができる制度を創設するということなんですけれども、これ私、実態的には土地所有者に対して適切な負担を求めることは難しいのではないかと。逆に、その負担を求めることによって、土地所有者から訴えられたりすることにはならないかという危惧を持っております。そういった実情から考えたら、更地になって固定資産税が増えるということだけでも、言わば市としては十分じゃないかなと思うんですけれども、いかがでしょうか。

○**根岸建築住宅局長** 今、代執行による建物解体の件で御指摘をいただいたところでございます。代執行による建物解体については、個人の財産権を制限するものでございますので、周辺住民の生命・身体・財産への危険が切迫しているようなケースに限定して行っておりまして、実施に当たりましては必要な手続を踏まえて慎重に行っているところでございます。

代執行のうち、周辺への危険が切迫している借地上の建物について、略式代執行などで解体を

した場合には、代執行に要した費用というのは市の負担ということになります。一方で、土地所有者は自らの負担なく更地での土地利用が可能となり、負担なく利益が生じるということで、我々素直に少しおかしいのではないかというふうに思っているところがあります。ただ、我々が思いついたということではございませんで、このことに関しましては、令和5年5月に衆議院の国土交通委員会で、空家特措法改正案が可決された際の附帯決議として、借地上の特定空家等が代執行により除却された場合において、特定の土地利用が増加し、土地所有者等に受益が生じるとして負担を求め得るかの検討を進めることという内容が付されているところでございます。

国会の附帯決議のほうで御指摘がある中、具体的な制度が今ないという状況でございますので、我々としては、国に対して、自治体の実情をしっかりと伝えるとともに、具体的な制度化に向かうように働きかけを行っていきたいというふうに考えております。

- 委員（山下てんせい） 神戸市は比較的、代執行が多いのか少ないのかといったら、少ないほうなのかなと思っているんです。特に、代執行というのは慎重にするべき政策でございます。ですから、できる限り土地所有者に対する指導、あるいは勧告といったものを重厚的に行うことによって、その土地所有者が適切な除却なり、かつ行動を取っていただくということが筋でございます。言わば代執行によっていわゆる得をする。そういった可能性について、今、局長は懸念を示されたんだろうと思いますけれども、実態として、やはり神戸市の実情もしっかりお伝えした上で、これもまた具体的にこういう制度設計にしてほしいといった腹案を示されるようにして働きかけていかれるのが肝要かと思っておりますので、こちらも御意見申し上げておきます。

以上です。

- 委員（山本のりかず） まず、建築住宅局におかれましては、空き家等の活用及び適切な管理促進について、精力的に課題解決に向けて取り組んでいることに対して、感謝するとともに、政策展開を応援していきたいと思っております。その前提として、相続登記義務化について伺いたいと思っております。

人生100年の時代と言われていますが、団塊の世代が寿命を迎える中で、空き家等が増えており、相続も増加していくことが想定されます。相続登記が義務化されていますが、複数の相続人に持分が設定されるなど、所有関係も複雑化しており、行政のさらなる支援が必要ではないでしょうか。例えば、神戸市において相続人に連絡をしたとしても、持分設定のある不動産の場合、他の持分の相続人との合意形成が課題となると考えます。個人での相続人調査には困難も予想されるため、提案として、神戸市で把握した他の相続人情報の共有や合意形成の支援などが必要ではないかと考えております。

そこで、改善意向を持つ所有者の行動を抑制しないようにすべきと考えますが、考えがあればお聞かせください。

- 今井建築住宅局部長 御質問いただいた件でございます。御指摘のとおり、住宅の所有者が亡くなった後、遺産分割協議がなされないなどで相続登記がなされず、相続関係が複雑化しているものも数多くございます。合意形成が難しいという課題も承知しているところです。国においても、民法の改正におきまして、所在が分からない、または共有物の管理について賛否を明らかにしない共有者がいる場合に、裁判所の決定を得て、その者以外の共有者の持分の過半数によって管理に関する事項の決定をすることを可能にしたり、所在等が不明な共有者がいる場合に、裁判所の決定を得て、所在等不明共有者の不動産の持分取得も可能にするなど、ルール合理化、明確化を行う変更が行われてきたところです。

市で把握した相続人の情報の共有、あるいは合意形成の支援に関しては、個人情報の保護の観点であるとか、あと親族間の権利利益の調整に関わるため、行政が介入するのは一般的には難しいことかなというふうに考えてございます。しかしながら、周辺への悪影響が大きく、市から指導の対象となるような空き家については、個人情報に留意しながら、指導文書を送付する際に、相続人の数であったり、個人情報を消した相続関係図、あるいは相続人多数の場合は今後の進め方の助言文書を同封したり、あと、ほかの相続人と連絡を取りたいと希望される方もいらっしゃいますので、そういう方については、同意を得た上で、その方の連絡先を他の相続人に教えるということで、相続人間の連絡調整を支援することなどを実施しているところです。

今後も個人情報の取扱いについて留意しながら、改善意向のある方について支援を行ってまいりたいというふうに考えてございます。

- 委員（山本のりかず） 個人情報の保護法に関しても一定の理解はできますが、改善の意向のある所有者に対しては、例えば、先ほどおっしゃった相続図に関しては、司法書士の専門家の先生にお願いする場合がありますので、その場合の補助であったりとか、いろんな神戸市まだまだ考える余地があるのかなと、答弁を聞いていて考えてますので、その辺りしっかりと調査研究していただきたいことを要望させていただきたいと思います。

次、2点目お伺いさせていただきたいと思います。

老朽空家解体補助についてお伺いします。老朽空家解体補助制度があることは承知しております。戸建ての場合、補助は60万円上限となっていると伺っております。一方で、解体意向のある建物が未接道地の場合、接道物件と比べて解体費用が高額になることが予想されます。つまり、解体物件の横にトラックが幅寄せできないとか、一輪車でそこまで行かないと解体できないとかということが予想されます。先ほど申し上げた60万円上限が妥当であるかどうか、再度検討してもいいのでないでしょうか。過去には100万円が上限として制度があったと伺いましたが、先ほど申し上げました、改善意向のある所有者の行動を後押しできるよう、条件に応じ加算するなどの制度の構築ができないか確認させてください。空き家に関連する解体補助ということでお伺いさせていただいております。

- 今井建築住宅局部長 御指摘いただきました老朽空家解体補助に関しては、令和元年度から実施している制度でございます。戸建て住宅の補助金の上限につきましては、令和2年度に50万円から60万円に引き上げ、委員御指摘のとおり、現在も60万円としているところでございます。また、幅員が4メートル未満の狭隘道路のみに面している場合、重機が入れず、解体工事費が高くなるのではないかと想定の下、令和2年度から、上限を通常の60万円よりも高い100万円を設定していたということがございます。その後、令和5年度に補助の実績を検証いたしましたところ、狭隘道路に接する場合の解体工事費が214万4,000円。それ以外は大体平均で206万円ということで、両者に思ったほどの差がなかったというところでございます。また、狭隘道路の形状というのが様々で、幅員の計測をする際に、どこからどこまで計測したらいいのかということが分かりにくく、道路の幅員を交渉する資料の作成が容易でないということで、申請手の負担というものも課題になっておりました。以上のことから、狭隘道路に接する場合について、上限額を100万円としていた加算規定は令和6年度から廃止した経緯がございます。

本市としては、制度自体を分かりやすくし、また、添付資料を少なくするなど、申請のハードルを下げることに継続的に取り組んでいたというところでございまして、令和6年度の実績でございますけれども、814戸自体の老朽解体を支援してきたというところでございます。

令和7年度からは、さらにシンプル化を進めて、どれだけの補助金を受けられるか、申請者がすぐ分かるように、建物の床面積に応じて定額の補助金制度を導入し、添付資料も簡素化したところでございます。

今後とも改善意向のある所有者の行動を後押しするために、さらなる制度の利用促進に取り組んでまいりたいというふうに考えているところでございます。

- 委員（山本のりかず） 制度を実施するに際しても、しっかりと現場の状況を把握された上でいろんな施策を展開されているということは理解しました。先ほど申し上げましたとおり、空き家を解体しようとする所有者の、要はモチベーションなり意向にそぐわないように、先ほど事務手続の簡素化もおっしゃってましたけども、様々なやり方があると思いますので、他都市も参考にしっかりと対応していただきたいなと思います。

委員長、次、3点目、よろしいでしょうか。

次、3点目、最後ですけど、空き家・空き地の活用支援について伺います。

現在、市場で流通しづらい物件に対し、どのような支援をしているのか再度確認させてください。例えば、空き家・空き地の当該物件に対して、区役所と積極的に連携、情報共有していると推測されますが、改善に向けた取組などを行うべきではないかと考えますが、考えをお聞かせください。

- 福島建築住宅局副局長 市場で流通しづらい物件への支援について御答弁申し上げます。

建築住宅局では、売買用や賃貸用として不動産市場に出されていない空き家の市場流通のために、すまいるネットが運営します空き家等活用相談窓口を設置いたしまして、空き家の活用や管理・売却・賃貸などに関する所有者からの幅広い相談に対応しているところでございます。

さらに、専門的な対応が必要な場合は、不動産の専門家が物件を調査の上、アドバイスをするとともに、不動産事業者から具体的な活用方法を提案することで、市場の流通化を支援しているところでございます。また、空き家おこし協力隊が所有者を訪問して、所有者が抱える課題の解決から活用までを建築士などの専門家が寄り添い、サポートをしているところでございます。さらに、御指摘のとおり、市民にとって身近な存在の区役所と連携した空き家対策も重要と考えておりまして、民間事業者との共催で、10の区役所で空き家相談会も実施してきておりまして、今年度は、北須磨支所も含めた11か所で開催する予定で進めているところでございます。情報が多く集まる区役所との情報交換も行いながら、ニーズを的確に把握するとともに、状況に応じた支援に取り組んでいるところでございます。

以上でございます。

- 委員（山本のりかず） 先ほど申し上げました相続登記義務化になることによって、新たに所有する方々に対して、こういう情報も——いろんな地域、区役所と連携する情報も届くように、しっかりその辺り対応していただきたいことを要望させていただきます。

以上です。

- 委員長（大野陽平） 他にございませんか。

（なし）

- 委員長（大野陽平） では次に、報告事項、「神戸市マンション管理の適正化の推進に関する条例（案）」に係る意見募集について御質疑はございませんか。

（なし）

- 委員長（大野陽平） では次に、この際、建築住宅局の所管事項について御質疑はございません

か。

（なし）

○委員長（大野陽平） 他に御質疑がなければ建築住宅局関係の審査はこの程度にとどめたいと存じます。

当局、どうもお疲れさまでした。

委員の皆様に申し上げます。

午前中の審査はこの程度にとどめ、この際、暫時休憩いたします。午後１時25分より再開いたします。

（午後０時24分休憩）

（午後１時25分再開）

（都市局）

○委員長（大野陽平） ただいまから都市交通委員会を再開いたします。午前中に引き続き、局に対する審査を行います。

これより都市局関係の審査を行います。

それでは、議案２件及び報告事項３件について、一括して当局の説明及び報告を求めます。

○山本都市局長 都市局でございます。よろしくお願いいたします。

○委員長（大野陽平） 着席のままで結構です。

○山本都市局長 ありがとうございます。

それでは、議案２件、報告事項３件につきまして御説明申し上げます。

初めに、第45号議案ＪＲ三ノ宮新駅ビル南デッキ（建築等）の整備に関する基本協定締結の件につきまして御説明申し上げます。

資料１－１の１ページを御覧ください。

１．事業概要でございます。このたび、ＪＲ三ノ宮新駅ビル南デッキの建築等について、工事委託に係る基本協定を締結しようとするものであり、主な業務内容は、南デッキの建築工事、電気設備工事及び機械設備工事並びに工事監理業務などでございます。

２．受託者は、独立行政法人都市再生機構西日本支社でございます。

３．委託金額は、18億5,987万1,200円でございます。

４．事業場所から６．事業スケジュールにつきましては、記載のとおりでございます。

２ページに位置図、資料１－２に議案を掲げておりますので御参照ください。

続きまして、第46号議案税関線横断デッキの整備に関する基本協定締結の件につきまして御説明申し上げます。

資料２－１の１ページを御覧ください。

１．事業概要でございます。このたび、税関線横断デッキについて、工事委託に係る基本協定を締結しようとするものであり、主な業務内容は、デッキの土木工事、建築工事、電気設備工事及び機械設備工事並びに工事監理業務などでございます。

２．受託者は、独立行政法人都市再生機構西日本支社でございます。

３．委託金額は、28億9,979万4,700円でございます。

４．事業場所から６．事業スケジュールにつきましては、記載のとおりでございます。

２ページに位置図、資料２－２に議案を掲げておりますので御参照ください。

続きまして、報告事項、令和８年度国家予算に対する提案・要望のうち、都市局関係分につきまして御説明申し上げます。

資料３の表紙の次にございます提案・要望項目を御覧ください。

都市局関係の要望につきましては、下線を引いてお示ししております。重点項目として、２項目、その他項目として１項目でございます。

１ページを御覧ください。

重点項目の３－１．都心・三宮再整備の推進のうち、１）三宮周辺地区の再整備に対する支援では、神戸三宮駅交通ターミナル整備事業に対する事業費の確保として、新バスターミナル（Ⅰ期）の整備に向けた事業費の確保などを要望するものでございます。また、新バスターミナル（Ⅱ期）の事業化に向けた取組みの推進においては、新たな中・長距離バスターミナル整備効果を最大限発揮するため、連携した取組の推進を要望するとともに、雲井通５・６丁目地区の再整備等に対する財政支援の継続においては、雲井通５丁目地区の市街地再開発事業の遅滞のない安定的な事業推進と、続く雲井通６丁目北地区再開発の円滑な事業化に向け、財政支援の継続を要望するものでございます。

２ページを御覧ください。

三宮クロススクエアの整備等に向け、えき～まち空間等の実現に向けた財政支援の継続や、２号館再整備事業を円滑に推進できるよう、優良建築物等整備事業に係る財政支援の継続を要望するものでございます。また、地権者の同意要件など、市街地再開発事業の認可等に係る要件の緩和を要望しております。

３ページを御覧ください。

税制支援制度の継続として、都市再生促進税制及びウォークブル推進税制について、令和８年度以降も延長することを要望するものでございます。

５ページを御覧ください。

重点項目の６－２．くらしの安全・安心を守る取組みの推進のうち、１）市民生活・市内事業者に対する支援の拡充では、地域の生活に必要な公共交通を維持するための財政支援として、燃料価格等の高騰に大きな影響を受ける公共交通事業者に対して、事業の維持・継続に必要な支援を引き続き行うことを要望するものでございます。

８ページを御覧ください。

その他項目のうち、１．まちの活力の創出においては、１）公共交通機関の利用促進等の充実として、地域の玄関口である鉄道駅の魅力向上を図るための財政支援や、地域内フィーダー系統に対する財政支援の拡充を要望するものでございます。

９ページを御覧ください。

３）六甲・摩耶山の活性化では、六甲・摩耶山上へのアクセス交通の維持・充実に対する財政支援の拡充及び柔軟な制度運用を要望するものでございます。

４）市街地整備の推進では、鈴蘭台駅北地区土地区画整理事業に対する財政支援の継続を、５）駅周辺の活性化では、駅周辺のリノベーションに対する財政支援の継続を要望しております。

１１ページを御覧ください。

９）産業団地整備の推進では、新たな産業団地の整備に対する財政支援の継続を要望するものでございます。

続きまして、報告事項、工事請負契約の締結につきまして御説明申し上げます。

資料４の１ページを御覧ください。

２億５,０００万円以上５億円未満の工事請負契約のうち、令和７年２月１日から令和７年４月３０日までの期間における都市局関係分は、阪神沿北側線他街路築造工事（その９）の１件でございます。

続きまして、報告事項、レバンテ垂水２番館駐車場（垂水区役所地下）駐車場料金につきまして御説明申し上げます。

資料５の１ページを御覧ください。

１．概要でございます。レバンテ垂水２番館駐車場は、駐車可能台数が２００台あり、こうべ未来都市機構が運営しております。当該駐車場は満車の状態が頻繁に発生し、区役所等の利用者の利便性が低下していることから、これを改善するため、１日最大料金１,０００円の設定を一時休止いたします。

２．最大料金休止の内容でございます。現行の料金は３０分ごとに２００円で、１日最大料金が１,０００円となっております。このうち、１日最大料金を一時休止するものでございます。

３．休止期間及び休止期間後の取扱いにつきまして、休止期間は令和７年７月上旬から令和８年３月３１日までを予定しております。

以上、議案２件、報告事項３件につきまして御説明申し上げます。何とぞよろしく御審議のほどお願い申し上げます。

○委員長（大野陽平） 当局の説明及び報告は終わりました。

これより質疑を行います。

まず、第４５号議案及び第４６号議案については、いずれも三宮駅周辺における歩行者デッキの整備について、工事委託に係る基本協定を締結しようとするものであるため、一括して質疑を行いたいと存じます。

それでは、第４５号議案ＪＲ三ノ宮新駅ビル南デッキ（建築等）の整備に関する基本協定締結の件及び第４６号議案税関線横断デッキの整備に関する基本協定締結の件について御質疑はございませんか。

○委員（かじ幸夫） こうべ未来、かじ幸夫です。よろしく申し上げます。私から、４６号議案の税関線横断デッキに関して伺います。

このデッキは、その前段、４５号議案のＪＲ三ノ宮駅前のデッキ。それから、もう着手に入ってるんですかね、雲井通５丁目再開発に係るデッキ、これに続く本当に重要な歩行者動線だと、私見てます。

一方で、予算の絡みでいくと、近年、その建築資材は高騰している、人件費も上がっている、そういったことで金額は全体的に上振れしているんだということも伺いました。内容をしっかり精査してもらって、その必要なコスト上昇については、これもきちんと転嫁をして予算計上していく、そんな立場です。

ただ一方で、当局としては、経費節減できるところどこかないのかと十分に検討されたんだというふうに聞いてますが、その上で、設計なり仕様なりの見直しを本当にこれ知恵を出していただいたと僕は見てますけど、それでやっていただいているということも伺いました。その姿勢、本当に評価をしております。

ただ、この結果、税関線の横断デッキのところについて、屋根の整備を見送ったということに今回なったようなんですけど、まずはこの詳細を伺いたいと思います。

○津島都市局都心再整備本部局長 三宮周辺のデッキの関係でございます。デッキにつきましては、現在、新バスターミナルの周辺デッキ、これは御指摘のとおり、現地のほう工事にかかっています。それと、今回、議案に上げさせていただいてますＪＲ三ノ宮新駅ビル南デッキ、それから税関線横断デッキということで、これそれぞれ進捗が違いますので、それぞれの区間ごとに設計を進めておりまして、設計が整ったものから順次予算であるとか、それから工事の契約のための手続を議会にお諮りしているところでございます。その設計過程におきまして、やはり物価高騰などが非常に影響がございまして、デッキ全体の事業費が増大するという見通しとなりましたので、これまで事業費削減のための様々なメニューを合わせて検討を進めてきたところでございます。

その物価高騰の中でも、特にガラスの高騰というのがすごい顕著でございまして、当初、デッキの両側に設ける柵、これも全線にわたってガラス高欄というもので、ガラス製のものをを用いる予定でございまして、屋根についても、今現在、ガラスを用いる設計としてございます。そんな中で、事業費削減に関しまして、デッキの両側のガラスの部分につきましては、ガラスを用いない構造、これは鋼製構造と呼んでますけども、鋼製のものをを用いるものに変更しまして、事業費の削減を行っているところでございます。また、御指摘のありました税関横断デッキにつきまして、その屋根については、一応現在も屋根がないということから、今回の整備には含めず、整備時期について延期するというふうに考えておるところでございます。

○委員（かじ幸夫） この税関線デッキだけではなくて、デッキ全体が今進んです。そういった中でコスト削減について、本当に担当者の方のお声を伺いましたけど、ありとあらゆる知恵というか、すごい努力をされてるなど、本当ここは評価してるんです。一方で、今、答弁の中に、税関線デッキの屋根の整備が延期だというふうに伺いました。ちょっと出来上がった後を想像すると、やっぱり両手塞がって傘が差せない。もしくは、障害がおありの方とか車椅子の方とかで、雨よけがどうしても負担があるという方いろいろいらっしゃると想定できるんです。将来的には、税関線横断デッキというのは、バリアフリーの観点であったり、各連絡するデッキへつながる連続性という観点で、やはり屋根の整備というのは本当に重要だと私は思ってます。延期と今、表現されたんですけど、例えば、言える範囲で結構ですけど、整備時期なり何か見通しがあるのであれば教えていただきたいと思います。

○津島都市局都心再整備本部局長 税関線横断デッキの延期したこの屋根の整備時期については、すみません、現時点では未定でというところでございますが、ただ、税関線横断のデッキ自体は、後からでも屋根を設置するのに耐え得るような構造で、そういう荷重条件で現在整備をする予定としてございます。今回の先生の御指摘も踏まえまして、このデッキの完成後の歩行者の利用状況であるとか、その際の物価の状況とか社会情勢も見ながら、その時期については検討していきたいというふうに考えてございます。

○委員（かじ幸夫） 本当コストというのは、当局のほうでも苦渋の判断だったかなというふうに感じました。答弁についてもよく分かりました。

設計技術的な課題でどうしてもつかないんですというときは、比較的そうですかと言えるんですけど、コスト面が課題なのかなと今推察をしたので、ぜひ今後、財政当局にもしっかりと理解を求めたり、財政当局との交渉、協議の中で、できるだけ早く前向きに設置に向けて検討いただきたいと。まずは、全体のデッキ工事については安全に終わること、早期の供用開始になること、これもお願いして、私からの質問を終わりたいと思います。よろしくお願いします。

以上です。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

○副委員長（赤田かつのり） 私ら、この45・46の事業全体から見て問題があるというふうに捉える立場なんですけども、質問いたします。

令和6年9月議決の南デッキの委託金というのが基本協定で議決されたと、ちょっと復習なんですけども、これ幾らだったでしょうか。

○津島都市局都心再整備本部局長 令和6年9月に議案で上げさせていただきました、JR三ノ宮新駅ビル南デッキの、これは土木に関する工事を上げさせていただきました。それについては、委託金額は19億3,800万円で上げさせていただいて、議会の承認をいただいております。

○副委員長（赤田かつのり） ということは、この19億3,800万円余りと、今回の委託金額の18億6,000万ぐらいですかね、合計38億ぐらいのお金が委託金額で計上されていて、一般会計から出されるということです。

このデッキの整備に関して、どれぐらいの歩行者が利用するというのは推計しているのかということをお聞きしたいんですが、確かこれ、こちらの委員会になるのかな、当時のね。歩行者交通量を基にして推計した答弁があったと思うんですけども、何か変化あるんですか。

○津島都市局都心再整備本部局長 今回、議案で上げさせていただいてます税関線横断デッキ、こちらについては、現在、通行が1日当たり6万4,000人を想定しております。今現在、交通センタービルからJRビルのところに既にかかってございまして、現況5万3,000人が通行してございまして、それらにプラス、今回、JRの新駅ビルであるとか、それから雲井通5丁目の再開発ビル、そういった需要を加味した上で6万4,000人が通行するという想定をしております。

○副委員長（赤田かつのり） その6万4,000人というのは、それは24時間単位ですか。それとも、何か時間区切ってるんですか。その辺どうなんですか。

○津島都市局都心再整備本部局長 1日当たりでございます。

○副委員長（赤田かつのり） ということは、ピークでどのぐらいとかいう推計してますか。

○津島都市局都心再整備本部局長 すみません、これ1日当たりのデータでございまして、実態のデータはございますけれども、推計値はそこまでは出てない状況でございます。

○副委員長（赤田かつのり） 1つは46号の税関線なんですけど、45号議案と違って、この46号については、土木工事と、それから建築・電気設備・機械設備工事が一体の協定となっているんですけども、ここが違うのは何でなんでしょうか。

○津島都市局都心再整備本部局長 税関線横断デッキにつきましては、今回、建築、土木両方とも委託させていただいております。

JRの南側につきましては、土木のほうを6年9月に議案、先に出させていただいておりますけど、全体の工程管理の中でJR南側を先に、現地を着工して準備していくということが必要でしたので、そちらの設計のほうも整ってましたので、9月に議案で上げさせていただいて、今回、建築工事の準備が整ったので上げさせていただいてるところでございます。

○副委員長（赤田かつのり） ということなんですけども、いずれにしても、将来の推計も含めて、人口が減少するという中で、これだけたくさんの方が利用するのかなという疑問はやっぱりあるのと、巨額なお金が使われるということで、やっぱりこれはこういう工事が本当に妥当なのかどうかという非常に疑問は禁じ得ません。

以上です。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

（なし）

○委員長（大野陽平） では次に、報告事項、令和８年度国家予算に対する提案・要望のうち、都市局関係分について御質疑はございませんか。

（なし）

○委員長（大野陽平） では次に、報告事項、工事請負契約の締結のうち、都市局関係分について御質疑はございませんか。

（なし）

○委員長（大野陽平） 次に、報告事項、レバンテ垂水２番館駐車場（垂水区役所地下）駐車場料金について御質疑はございませんか。

○副委員長（赤田かつのり） この駐車場なんですけども、今度、アッパーの１,０００円を実験的に取ってしまうということなんですけども、現行の３０分で２００円なんですけども、これアッパーを取ってしまうと、２時間半以上止めると１,０００円を超えてしまうと、こういう計算でいいんですか。

○浜本株式会社こうべ未来都市機構代表取締役専務 こうべ未来都市機構の浜本でございます。よろしく申し上げます。

御指摘のとおり、３０分２００円ですので、２時間半以上が１,０００円ということになりますので、よろしく願いいたします。

○副委員長（赤田かつのり） これ目的なんですけども、満車の状態のことを指摘されてますが、入庫に長時間要するということで、長時間というのは、どのぐらいのことを指してるのか、ちょっと教えてください。

○浜本株式会社こうべ未来都市機構代表取締役専務 長時間の捉え方ですけども、様々あるかと思いますが、基本的には８時間程度、いわゆるパークアンドライドとかそういった利用、こういったことに対して、我々そういうふうな長時間というふうに認識をしてございます。

以上です。

○副委員長（赤田かつのり） ということは、２時間半とか３時間であっても、今までと違って１,０００円を超えるような、そういう料金設定になるということになると思うんですけども、まず、こういう長時間の満車が発生しやすい日というのはあると思うんです。どんな場合でしょうか。

○浜本株式会社こうべ未来都市機構代表取締役専務 確認をいたしますと、平日は、最近非常に多く発生してございます。平日２０日ぐらいあるんですけども、半分以上の月がほとんどですし、６割・７割、３月には９割近く、平日がそういった長時間の利用というようなことで埋まっておる状況でございます。

以上でございます。

○副委員長（赤田かつのり） このレバンテ２番館の地下駐車場ですけども、たしか役所の職員の方の使われてるところもあったと思うんですけども、一般の人が利用できる駐車場の枠というんですかね、これ何台分ぐらいあるんですか。

○浜本株式会社こうべ未来都市機構代表取締役専務 ここは住宅の方もいらっしゃいますので、それで３０台ぐらいありますので、１７０台ぐらいが利用可能ということになります。

○副委員長（赤田かつのり） 満車という表示をよく見かけるのは、例えば、雨の日かなというのを僕は印象を持つんです。そういうときというのは、通勤される方が自宅から車を止めてから電車通勤する人もいるんじゃないかなという感じがするんですけどね。それから一方で、区役所と

か勤労市民センターを利用する人が長時間駐車するのはちょっと考えにくい話でありますけども、例えば、雨の日、周辺の民間駐車場ってどこも満車なんです。満車になった日が多いということで、その分できるだけ利用できる人を増やそうとされてるんかも分からへんけども、周辺を見ても駐車場全体が足りないなというのをすごく感じるんです。要するに、この地域全体の車を止めるところが、やっぱりこれが少ないのかなと。まちづくりに係る局ですから、そこら辺についてどういうふうな考えを持ってるのかお聞きしたいと思います。

○松崎都市局副局長 まず、この8時間以上満車がいったときというのは、今回の関係では調査をしております、周辺の駐車場の空き状況も、長時間の台数を確保できるかどうかというのは、十分確保できる状況であるというのは確認しております。

まちづくり全体の考えで言いますと、この辺りの駐車場の調査を垂水活性化プランという形で長年やってきているわけですが、そのときに周辺の駐車場の状況でありますとか、新たに発生する駐車需要みたいなものとか、実際の調査、特にピーク時間の調査なんかもやっております、基本的には、ピーク時間においてもこの周辺で代替可能であろうというふうなものをくろみの下にやってございます。

ただ、もう1つは、まちづくり全体で言いますと、垂水全体の話で、地域の皆さんと昭和50年代ぐらいからいろんなまちの構想みたいなものを練ってきている中で言いますと、東と西では再開発を入れて公共施設であるバスロータリーを市のほうで整備をしていくと。特に中で言いますと、垂水駅北側のエリア、非常に道路も狭いところもございまして、そういった形で駐車場も活用しながら、一方で公共の交通の利活用をしっかりと図っていくという形でまちづくりを進めている中でございまして、駐車場の調査もしながら、こういった需要にも応えながら、なおかつ公共交通の利活用も進めていって、全体のまちづくりを考えていると、そういうことでございます。

○副委員長（赤田かつのり） またしっかり見ていきたいと思いますが、今言いましたように、止めるところがなくて、かなり、どう言うかな、区役所から見て山側とか、あるいは福田川を越えて東側とか、そっちのほうのタイムズとか見ても満車になってたり、結構あるんです。ですから、駐車場がどうしても必要に迫られて利用したいという人も結構いるので、まちづくり全体の問題でいろいろと研究することが必要じゃないかなと思っております。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

（なし）

○委員長（大野陽平） では次に、この際、都市局の所管事項について御質疑はございませんか。

○委員（黒田武志） 私から、学園都市駅前に関する施策について伺います。

これまで私、ユニバードームの活用であるとか、大学とか高専などが集積する学生のまちという地域特性を生かしたまちづくりを進めていただきたいと議会でも取り組んでまいりました。

昨年11月の本委員会において、平岡部長のほうから、改めて進捗を伺った際に、10月上旬に、周辺の大学等から20名以上の学生が参加し、ユニバードームを会場としてオープンミーティング形式で、今後の研究、学園都市をより魅力的なまちにするためには何が必要かというテーマで様々な意見交換を行ったと。その中で、出された提案の1つに、ユニバードームを起点に周辺環境を散策するであったりとか、サイクリング等で楽しめる仕掛けをつくってはどうかと、そういった様々な意見が出たということでありました。私からもその際、提案を受けるだけでなく、しっかりと実行に移していただきたいと申し上げておりましたが、先日、学園都市エリアにおい

てシェアサイクル導入の社会実験がスタートするという報告がありました。本当にいよいよ社会実験ということで、当局並びに関係者の皆様の御尽力に感謝申し上げますところではありますが、ついでには、本実験の実施時期であるとか、期間、またその配備される自転車の台数であるとか、設置場所、またどのような利用を想定しているかとか、そういった運用面の具体的な内容について、まずは御説明いただきたいと思います。

- 久保都市局部長 学園都市駅のシェアサイクル事業につきまして、5月16日から開始してございまして、3年間の期間で実施する予定になってございます。複数の大学が立地してまして、多数の学生・教職員が集う学園都市エリアにおいて社会実験を行うということで、主な利用者として、学生・教職員の大学間の移動、または、エリア間の商業施設への移動を考えてございます。さらに、お住まいの方にも御利用いただくことで事業性を高めていきたいというふうに考えてございます。

事業性に関しましては、シェアサイクルの運営は導入の際のイニシャルコスト——ラック、今のところ8か所設けてございまして、そこにラックを設けているんですが、そこに看板と自転車を設置するというので、このイニシャルコストを回収するためには一定の期間が必要というふうに事業者のほうから伺ってます。

さらに、利用を促進するためには、利用の料金を非常に低く設定しておりますから、こういった自転車のメンテナンス等の維持管理費を回収するため、ランニングコストを賄うためには、長期的な視点で見ていく必要があるというふうに聞いてございます。

今後は、ステーションの密度、今8か所と申しましたけども、周辺の商業施設にもポートを増やしまして、回遊性を高めて、事業性を高めて、持続性を高めていきたいというふうに考えているところでございます。5月に開始したばかりなので、今後の利用状況なんかを見ながら、市民の皆さんの利便性向上に努めてまいりたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

- 委員（黒田武志） 今の利用するシーンを想定した御答弁だったんですけども、当然、応援する立場なんですけども、持続可能なサービスとするためには、やはり採算性というところが一番重要だと思いますので、今後、これは市民の方々もなかなかまだ、僕もいろいろ聞いても存じ上げない方がほとんどですので、今後そういった広報の充実であるとか図っていただきまして、利用者の増加をしっかりと図っていただきたいと思います。やっぱり民間業者ですから、採算が合わなければ、3年後とか撤退される可能性もありますので、その点よろしくお願いします。

11月のこの委員会の中で、サイクリング以外にも答弁いただいてまして、模擬店を出店するかとか、あとはユニバードームを起点とした周辺の環境の散策であるとか、そういった楽しむ仕掛けをつくってはどうかというような御答弁もありました。そういった地域を巻き込んだイベントをすることによってまちの活性化を図っていくという提案もあったようなんですけども、それらに関しては、今後の展開について、見込みはどうなっているのか、何かありましたら御答弁いただけますでしょうか。

- 平岡都市局部長 今、御指摘のございましたオープンミーティングの際に学生から提案いただいたその他の提案に対する取組の状況でございますけども、現在は、先ほど答弁ございましたように、シェアサイクルを使った社会実験がなされてますので、まずは学生から提案のありましたサイクリングで巡る学園都市のツアーの具体化に向けまして検討を進めさせていただいてございます。具体的には、今年の7月頃に学生のほうが自ら魅力に感じるような学園都市の周辺のコース

をシェアサイクルで試走しまして、周辺の商業施設であったり、駅から少し離れたような場所の魅力的なスポットなんかを含めたコースマップをつくったり、また、ツアーのイベント企画みたいなことの検討を学生目線で今進めているところでございます。それ以外、先ほど委員からもございましたけども、オープンミーティングの提案では、例えば、学生による模擬店の出店であったり、縁日の開催といったような提案もございました。

今後の取組に当たりましては、まずは、今現在取り組んでおりますサイクリングツアーの具体化を進めながら、並行して、例えば、地域の夏祭りなど地域イベントとの連携も視野に入れながら、学生だけではなくて、地域の皆さんも巻き込みながら、まちの活性化につながるような取組を我々としても支援していきたいというふうに考えてございます。

○委員（黒田武志） ありがとうございます。提案していた内容がどんどん具現化していったら、本当にうれしく思います。引き続き地域住民の方と学生が、多様な世代が交流する学園都市の駅前らしい活性化を、ハード面・ソフト面を含めて継続していただきますようによろしくお願いいたします。

以上です。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

○委員（村上立真） お願いします。ロープウエー利用の活性化について関連してお伺いしたいと思います。

先日、台湾の猫空ロープウエーというところを視察してきました。ここで驚いたのが、三重の御在所ロープウエーと、静岡の日本平ロープウエーというところと連携を取っておりまして、相互のパンフレットを見せ合うと割引になる——御在所ロープウエーと日本平との関係はちょっと分からないんですけども——ということをしていました。神戸市のロープウエーでもこういうことを今やられてるのかどうか分かりませんが、猫空ロープウエーとの連携、神戸空港の国際化、1つのきっかけですし、検討していただければいいかなと思うんですが、いかがでしょうか。

○久保都市局部長 ロープウエーに関する海外の事業者との連携につきましてですが、今現在、神戸市のロープウエー事業が海外と連携している事実はございません。委員から御提案のございました海外との連携につきましては、お互いの施設・沿線の魅力を発信することと、あとインバウンド、交流促進の観点から行っているというふうに理解してございます。このような取組につきましては、神戸市内においても、阪神電鉄とか山陽電鉄において、台湾との交流ということを行って、様々なプロモーション事業を展開してございます。

新たなロープウエーを台湾を含めた海外事業と連携していく御提案につきましては、インバウンドの皆さんが神戸の魅力を知って、訪問いただくきっかけになると。また、御利用いただくことで事業の収支性も上がっていくということで有効な御提案というふうに捉えてございます。

今後、新ロープウエーの検討が進みまして、事業内容を具体的に検討する段階になりましたら、事業を成立させるための乗客の獲得策というのを民間事業者のアイデアも生かした形でどんどん検討していく必要があると考えてございますので、御提案についても大いに参考にさせていただきたいというふうに認識してございます。

以上です。

○委員（村上立真） ありがとうございます。そういう取組をやったら、例えば、台湾の方に対して神戸のこういうロープウエーがありますよ、また六甲山上の取り組んでることなんかをPRで

きるのはもちろんそうなんですけれども、これは直接都市局の、何ていうか、利益ではないと思うんですけれども、神戸におられる方がロープウエーに乗ったときに、台湾でこういうのが使えるんだったら台湾行ってみようとか、神戸空港を使ってみよう、そういう全市的な利益に貢献できることだと思いますので、ぜひ前向きに御検討いただければということを要望しておきます。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

（なし）

○委員長（大野陽平） 他に御質疑がなければ都市局関係の審査はこの程度にとどめたいと存じます。

当局どうもお疲れさまでした。

なお、委員の皆様におかれましては都市局が退出するまでしばらくお待ち願います。

○委員長（大野陽平） それでは、これより意見決定を行います。

まず、第45号議案JR三ノ宮新駅ビル南デッキ（建築等）の整備に関する基本協定締結の件についていかがでしょうか。

（「異議なし」「異議あり」の声あり）

○委員長（大野陽平） 原案を承認するという意見と、原案を承認しないという意見がありますので、これよりお諮りをいたします。

原案を承認することに賛成の方の挙手を求めます。

（賛成者挙手）

○委員長（大野陽平） 挙手多数であります。

よって、本件は原案を承認することに決定いたしました。

次に、第46号議案税関線横断デッキの整備に関する基本協定締結の件についていかがでしょうか。

（「異議なし」「異議あり」の声あり）

○委員長（大野陽平） 原案を承認するという意見と、原案を承認しないという意見がありますので、これよりお諮りをいたします。

原案を承認することに賛成の方の挙手を求めます。

（賛成者挙手）

○委員長（大野陽平） 挙手多数であります。

よって、本件は原案を承認することに決定いたしました。

次に、第47号議案押部谷住宅6・7・16号棟エレベーター設置他工事請負契約締結の件についていかがでしょうか。

（「異議なし」）

○委員長（大野陽平） それでは、本件は原案を承認することに決定いたしました。

次に、陳情第129号神戸市バス37系統減便・復活等に関する陳情について、各会派の御意見をお聞かせ願います。

まず、自由民主党さん。

○委員（山下てんせい） 自由民主党です。

陳情第129号神戸市バス37系統減便・復活等に関する陳情についてですが、陳情の内容については、昨今の交通局を取り巻く環境や状況を鑑みるに、減便や路線の合理化はやむを得ないと考

えるため、当局の説明を了とします。

しかし、陳情内容については考慮すべき部分もあり、例えば、陳情3の37系統Bへの乗り継ぎ時間短縮については、なぜこういった要望がなされているかという背景や事情を考えなければならぬと思います。障害がある、あるいは難病を抱えている、移動困難な状況を抱えた方からのお願いであるとしたら、また、JR住吉駅の北側は上り坂になっており、そういった方々にとってはバスによる移動がいかに助かるか、そういった想像力を働かせ、適切な対応や提案に心がけ、市民に寄り添った交通政策に努められるよう意見を申し上げ、当陳情は不採択といたします。

○委員長（大野陽平） 次に、日本維新の会さん。

○委員（黒田武志） 日本維新の会は、陳情第129号に関して不採択を主張いたします。

理由としましては、神戸市バス37系統の減については、営業係数は220と極めて厳しい収支状況にあり、市バス事業においては、危機的な経営状況を改善し、持続可能な運営を確保していかねばなりません。また、JRなどの代替交通手段の確保であるとか、一定の対応策が講じられておりまして、利用者への配慮がなされているものと理解しております。

よって、今回の路線変更はやむを得ないと判断いたします。

ただ、今後は交通局においても経費削減や増収策など、より一層の経営努力を継続するとともに、地域住民や利用者に対して丁寧な説明を行い、理解の促進に努めていただくことを要望し、不採択を主張いたします。

以上です。

○委員長（大野陽平） 次に、公明党さん。

○委員（細谷典功） 結論としましては不採択です。

陳情者の方が生活の足として利用されている37系統の路線及びダイヤの変更によりまして御不便を感じておられることは十分理解いたしました。しかしながら、37系統の抱える運行効率の悪さなどの課題を解決するために、利用実績のデータを踏まえた上で、JR住吉駅への路線分割、また、35系統との連続運行などの対策は、路線全体の持続可能性を確保するためにやむを得ない見直しであるとの当局の説明を了とし、本陳情は不採択といたします。

ただし、当局におかれましては、見直し後の利用状況をしっかりと確認をしていただくこと。また、利用者への乗り継ぎや代替方法などの丁寧な案内をするようお願いいたします。

以上です。

○委員長（大野陽平） では、日本共産党さん。

○副委員長（赤田かつのり） 交通というのは、人やものの交流や活動を支え、国民生活にとって欠かせないものです。よって、住民に身近な公共交通を維持活性化、再生する交通施策に切り替える必要があるというのが我が会派のスタンスです。この陳情にあるように、住民の足を奪い、高齢者等の移動を制限し、住民の日常生活や地域社会活動に支障を来すことは絶対あってはならないことであり、これは交通権・移動権の侵害だと思います。37系統を元に戻すなど、この陳情全ての項目は当然の要望だと思いますし、また、それ以外にも様々ないろいろな不満とか矛盾が噴き出すんじゃないかというふうに思います。厳しい経営環境のことについて言われましたけども、それをカバーするならば、公共交通の事業者は、一般会計からの財源措置を積極的にもっと求めなきゃならないんじゃないか、それも思います。陳情項目全部を支持する立場から、採択を主張いたします。

○委員長（大野陽平） こうべ未来さん。

○委員（かじ幸夫） こうべ未来、不採択を主張いたします。

理由です。市バス事業の現状を踏まえて、路線・ダイヤの在り方については、今年度の予算の局別審査でも多くの議論がありました。路線変更、ダイヤ見直しに関して、一部御利用の方に御不便をかける部分、これがあることは承知をしていますが、全市の市バス路線を将来にわたって継続的に維持していくためとする当局の説明を了とする立場です。

一方、沿線市民への引き続き丁寧な説明をしっかりとやっていただきたいということを付して、会派としては不採択を主張いたします。

以上です。

○委員長（大野陽平） 村上委員。

○委員（村上立真） 理由・要望につきましては、他会派とほぼ同様です。不採択をお願いします。

○委員長（大野陽平） 以上のように、各会派の御意見は採択、不採択の2つに分かれておりますので、これよりお諮りをいたします。

本陳情を採択することに賛成の方は挙手願います。

（賛成者挙手）

○委員長（大野陽平） 挙手少数であります。

よって、本陳情は不採択とすることに決定いたしました。

以上で、意見決定は終了いたしました。

○委員長（大野陽平） 本日御協議いただく事項は以上であります。

皆様方によります本委員会は、本日が最後になろうかと存じますので、私と赤田副委員長から一言ずつ御挨拶を申し上げます。

1年間お世話になりました本当にありがとうございました。1年終わってみれば、本委員会7回しか開催されなかったので、本当にあっという間だなという印象がありますが、赤田副委員長におかれましては、お支えをいただきまして、各委員の先生方には活発な御議論、また、委員会運営に御協力いただきましてありがとうございました。市会事務局のお二人は、四方さんと矢野さんは、今日は最後の委員会なんですけれども、初めということで。前任の浦上さんであったりだとか、高木さんにも大変お世話になりました、市会事務局の職員さんには本当に感謝しております。この1年間、当委員会で御議論いただいたことを次の委員会であったり議会活動に生かしていただいて、これからもこの神戸市政、よりよくしていけるよう、みんなで協力して活動していければと思いますので、本当によろしくお願いいたします。1年間本当にありがとうございました。お世話になりました。（拍手）

○副委員長（赤田かつのり） 大野委員長の下でこの1年間、副委員長という大事な任務を仰せつかりました。質疑、そしてまた管外視察と非常に重要な日程をこなしてまいりました。また、各委員会では、本日も含めて市民の方々からも陳情が寄せられましたし、また、それ以外にも多岐にわたる熱心な議論が行われたと思っております。大変有意義な1年間だったと思っています。ありがとうございました。（拍手）

○委員長（大野陽平） 本日の委員会はこれをもって閉会いたします。お疲れさまでした。

（午後2時11分開会）